

**NIEZALEŻNY****KWARTALNIK****MOTOCYKLOWY****Swoimi**

DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów

numer: 4(6)/2013

grudzień

GRATIS!**0⁰⁰****100% FREE**

na okładce:

Dniepr Racing Team

Wywiad z zawodnikami

Nimbus

Spełnione marzenie wikingów

Horyniec

Jednośladem historii

Natalia

Na skuterze

Skandynawia 2013

Część 2www.SwoimiDrogami.pl

klimaty • ludzie • motocykle • relacje • felietony • opowiadania • podróże • testy • zloty • i wiele innych ...

w numerze
m.in.:**Przerwana**
podróż**Kogut**
tasmański**Polną**
drogą**Hunsrück****Just**
Riders**Wojna**
O Hollister**Oleje**
Rozprawka**Operacja**
Krawat 2**Opodatkowanie**
Odszkodowań

Wszystka kolekcja gadżetów



Szukaj na www.forbiker24.pl



Spis treści:



04 Od redakcji

05 Nimbus

Spełnione marzenie wikingów

12 Dniepr Racing Team

Wywiad

20 Ale cyrk

Silnik piętrowy

26 Okiem Zosi

Macham, więc jestem...

27 Horyniec

Jednoślądem historii

34 Komunikat

Szukamy...

35 Przerwana podróż

Wywiad z Maciejem Abramczykiem

39 MZ

Stammtisch Ammerland

42 Natalia

Na skuterze

47 Kogut tasmański

53 Motocyklem po Europie

Recenzja

55 Od Czytelników

"Sport motocyklowy w PRL" - Listy

56 Wyszperane

W starych szpaltach

58 Komunikat

59 Skandynawia 2013

Część 2

68 Polną drogą

74 Operacja Krawat II

Fotorelacja

79 Opodatkowanie

odszkodowań

82 Just Riders

Klub

85 Wojna o Hollister

Początki klubów motocyklowych

91 Enduro

W nowej rzeczywistości

93 Rozprawka o olejach

95 Babki 2013

Złot u Trajkersów

101 Dave Barr

Żelazny motocyklista

103 Z Panem Markiem

Wkoło komina

111 Dlaczego nie jeżdżę

Okiem Rockersa

113 Motor

Za półroczną pensję

115 Artur Zawodny zaprasza

Na wyprawę po Stanach

119 Likwidacja szkody z OC

120 Van Canto

Muzyka

122 Konkurs

123 Hunsrück

Niemiecki szlak kamieni szlachealnych

142 Cieszyński Rajd

Motocykli zabytkowych

148 Na co komu kupa złomu?

Od Czytelników

150 Muzeum Jarosławia

Od Czytelników

152 Sport w PRL

Nasz patronat

153 Chustka

Opowiadanie

156 Partnerzy

159 Pocztówki Wuja Matta

z podróży

D

rogie Czytelniczki i Czytelnicy!



Wielki nieobecny, czyli Motocopter, o którym pisaliśmy w numerze poprzednim, zdobył tytuł „Best Crazy Bike” podczas Custombike Show w Niemczech. Nawet nie mogę napisać „wielki zapomniany”, bo nikt – zdaje się – nie chce o nim pamiętać w Polsce.

Można zatem przypuszczać, że Wojtek nie tylko ma zdolność do wyprowadzania z równowagi niektórych Czytelników swoimi felietonami, ale także nosa do wyławiania perełek, którym prędzej czy później pisany jest sukces na arenie międzynarodowej. Idąc tym tropem, wyeksponowanie w bieżącym numerze Dniepr Racing Team nie pozostawiało wątpliwości. O ekipie z Piotrkowa Trybunalskiego, ścigającej się zabytkowym sidecarem, robi się coraz głośniejsze. Widziałem ich kiedyś w akcji w Lublinie. I takiego chyba hałasu narobili, że teraz nam w tym Lublinie na złość tor zaorano...

Teraz powinna nastąpić tzw. manipulacja medialna, polegająca na tym, że redaktor naczelny tradycyjnie chwala własne czasopismo, rozwodząc się nad jego zaletami, zasięgiem, poczytnością, czy nawet opiniotwórczością. Drodzy Czytelnicy! Wiem, że przyciąga Was spojrzenie Zosi na naszą motocyklową rzeczywistość i turystyka motocyklowa propagowana przez sędziwego mędrca z Warszawy, na którego wołają Pan Marek, więc nie widzę potrzeby odbiegania od przyjętego schematu. Czytacie nas chętnie i wszędzie. Czuję się jedynie zobowiązany do przekazania optymistycznych pozdrowień, które na moje ucho spłynęły z ust Darka, emerytowanego strażaka, a obecnie mechanika w Long Island, w pewne sobotnie, ponure i mokre, południe. Facet tęskni za naszym krajem, za Wami motocyklistami, czyta o Was i jak wszystko pójdzie dobrze, spotkacie się na polskich drogach za jakieś trzy lata. W tym miejscu parę słów o amerykańskim wątku: czytaliście już na naszych łamach o Route 66 i o Husarii, która ma tam swoich ludzi, a teraz macie okazję zwiedzić Nowy Jork i okolice w towarzystwie Artura Zawodnego. Ze swej strony mogę zapewnić, że jego towarzystwo na tego typu wypad będzie jednocześnie zaszczepem i przyjemnością.

Z tematów okołokwartalnikowych, chciałem jeszcze zwrócić uwagę na dodatek specjalny w postaci wywiadu z Witoldem Wilgusiakiem na temat sportu motocyklowego w PRL. Możecie go pobrać z naszej strony internetowej. Po cichu wyjawię też tajemnicę, że przy czymś podobnym majstruje „Skura” w swoim warsztacie. I jeżeli wszystko się powiedzie, a nasz niezmordowany redaktor techniczny Jacek z nadmiaru obowiązków nie ucieknie motocyklem na Madagaskar, to w połowie przyszłego roku będziecie mieli kolejnego e-booka.

Mariusz Sawa

Redaktor Naczelny

Swoimi
DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

Wydawca:
Forbiker
ul. Bukowa 18/30, 25-542 Kielce

Redaktor naczelny:
Mariusz Sawa
naczelny@swoimidrogami.pl

Opracowanie techniczno-graficzne:
Jacek Łukawski
jacek_lukawski@swoimidrogami.pl

Zespół redakcyjny:
Zosia
Krzysztof Rudnicki
Wojtek Kopczyński
Hubert Pawłowski
Paweł Szymański
Adam Medyna
Daniel Pałyga
Michał Przybyła
Dominik Kamiński
Jacek Łukawski

Współpraca:
Marek Harasimiuk
Mariusz Gotowicz
Tomasz Szczerbicki
Michał Cwojdzński

motto numeru:

“Świat jest książką i ci, którzy nie podróżują,
czytają tylko jedną stronę.”

Św. Augustyn z Hippony

REKLAMA i współpraca:
Jacek Łukawski
reklama@swoimidrogami.pl



Swoimi Drogami jest pismem bezpłatnym!

Wszelkie prawa zastrzeżone. Ingerencja w plik, przedruk, kopiowanie oraz powielanie poszczególnych artykułów lub ich część bez pisemnej zgody wydawcy zabronione. Natomiast kopiowanie całości gazety, powielanie, przesyłanie i rozpowszechnianie bez zmiany treści jest wskazane i mile widziane.

Najmocniej przepraszamy za wszystkie błędy, jakie popełniliśmy w numerze. Pracujemy nad tym, aby je wyeliminować w przyszłości.

www.swoimidrogami.pl

Nimbus

spełnione marzenie wikingów

autor: Michał Przybyła





Wychodząc z założenia, że nie każdy zna odpowiedź na pytanie, jak nazywa się jedyny seryjnie produkowany motocykl duński, zdecydowałem się zebrać kilka informacji na ten temat. Dodatkową motywacją był fakt, że na jednym z pierwszych w moim tegorocznym sezonie zlotów pojazdów zabytkowych, miałem okazję podziwiać na żywo aż dwa okazy tejże mało znanej w Polsce europejskiej marki.

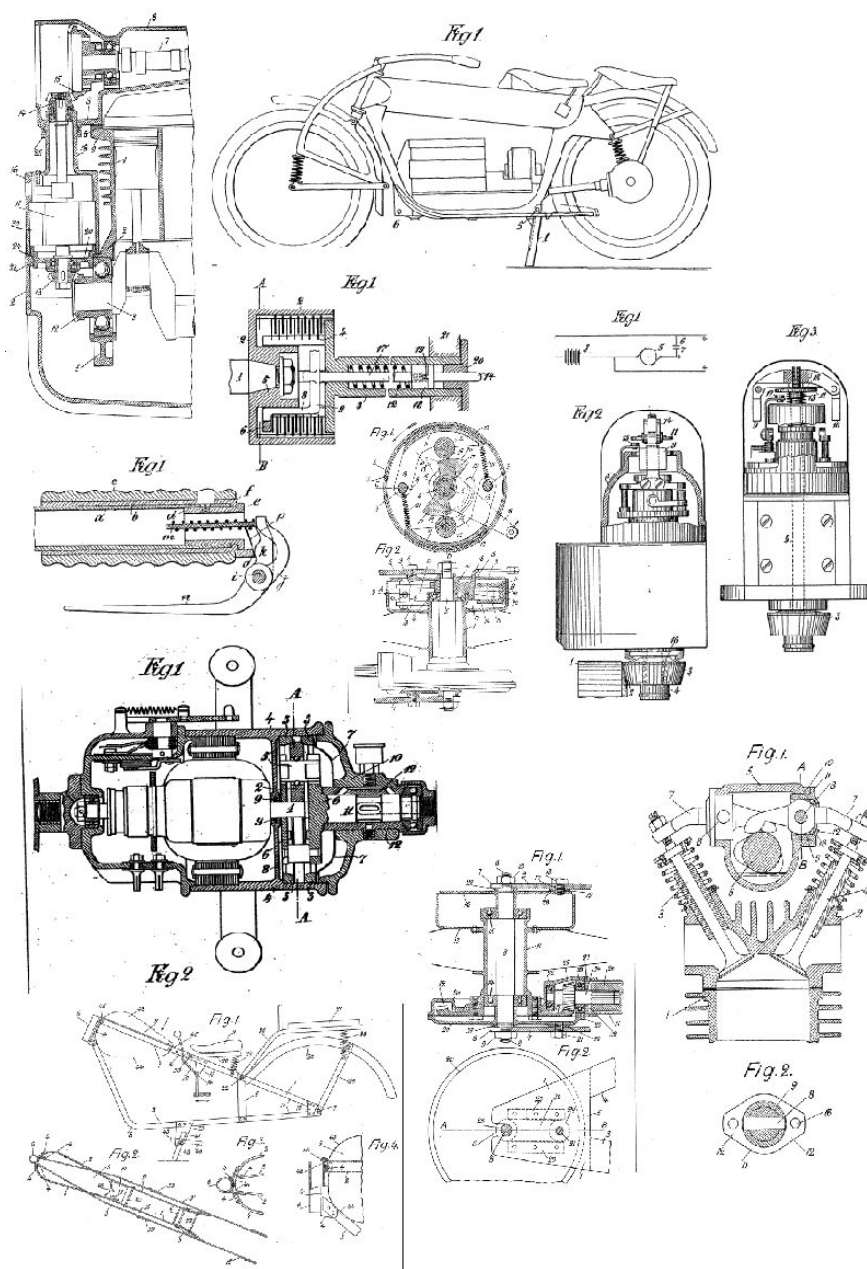
Motocykl spod znaku aureoli

P.A. Fisker, jeden z założycieli firmy Fisker&Nielsen, produkującej do tej pory wyłącznie odkurzacze i maszyny czyszczące, wybrał dla swoich motocykli łacińską nazwę Nimbus, głównie z myślą o eksporcie. Samo znaczenie słowa aureola miało za zadanie nadanie pewnej aury marce. Ponadto nazwa ta miała być wymawialna w większości języków. Aż trudno uwierzyć, że idea wyprodukowania pierwszego duńskiego motocykla wzięła się praktycznie znikąd. P.A. Fisker był w USA, skąd przywiózł kilka inspiracji, wypatrując szczegóły konstrukcyjne takich marek jak ACE czy Henderson. Szczególny zachwyt wzbudziły u niego jednostki napędowe tych motocykli, głównie charakterystyczny czterocylindrowy układ rzędowy, umieszczony podłużnie w ramie. Fisker sam był motocyklistą. W tym okresie jeździł belgijskim jednośladem marki FN, który posiadał podobne detale konstrukcyjne. Te impulsy doprowadziły do tego, że wraz z synem, w drugiej dekadzie ubiegłego stulecia, wpadli spontanicznie na pomysł rozszerzenia palety oferowanych produktów właśnie o motocykle rodzimej produkcji. Była to bardzo trudna decyzja. W tym samym okresie analogiczne próby innych duńskich firm, np. Ellenhammer, legły w gruzach. Wykonano jedynie rysunki konstrukcyjne, a w najlepszym wypadku kilka prototypów.

Od prototypu do produkcji seryjnej

Również Nimbus nie miał łatwego startu. Próbuąc stworzyć interesującą konstrukcję, twórcy duńskiego pioniera troszeczkę się zagalopowali, zbyt mocno puszczając wodze fantazji. Integracja silnika w piastę tylnego koła, czy lokalizacja siedzenia pasażera nie za, a przed kierowcą w obniżonej pozycji, zmotywowała konstruktorów do „otrzeźwienia” i do niezwłocznego szukania kontaktu z Ziemią. Miało to miejsce na kilka lat przed stworzeniem ostatecznej konstrukcji pierwszego „seryjniaka”. W 1917 roku zdecydowano się na bardziej konwencjonalne rozwiązania, choć i one wzbudzają dziś kontrowersje. Na tej bazie powstał pierwszy już nieprototypowy model Nimbusa, który został wprowadzony na rynek w 1919 roku, szybko zyskując sławę jako „kakkelovnsrør”,

czyli „rura kominowa”. Przyczyną tej nieco niefortunnej nazwy był 12-litrowy zbiornik paliwa, integrowany w część ramy między kierownicą a siedzeniem, której średnica w tym miejscu została odpowiednio do tego celu powiększona. Czterocylindrowy silnik miał 750 cm³ pojemności. Dodatkowym atutem był napęd na wał kardana oraz tylne koło resorowane na wahaczu, co jak na tamte czasy było ogromnym rarytasem. Od początku przewidziano fabrycznie możliwość sprzężenia motocykla z koszem.

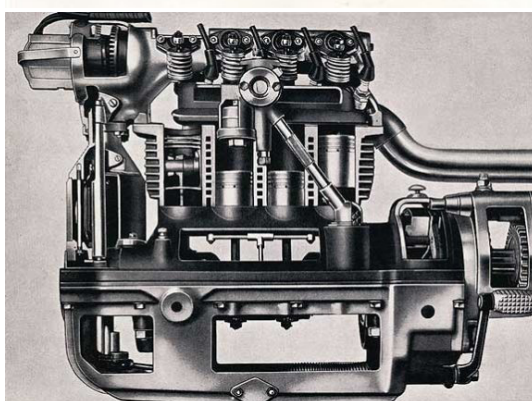


Do 1920 roku wyprodukowano tylko około 10 egzemplarzy pierwszego seryjnego modelu Nimbusa, zwanego też Nimbus 1. Impet fabryki Fiskena został ostudzony przez zbliżający się wielki kryzys XX wieku. Ze względu na pogorszenie sytuacji gospodarczej, większość zamówień została anulowana, a w 1921 roku udało się wyprodukować zaledwie 49 egzemplarzy „rury kominowej”. Mimo recesji do roku 1929 powstało, już w seryjnej produkcji, dokładnie 1252 egzemplarzy tego motocykla. W szczytowym momencie kryzysu, w latach 1929 - 1933, w ogóle zaprzestano produkcji.

Po kryzysie

Mimo kilkuletniej przerwy P.A. Fisker nigdy nie stracił zainteresowania motocyklami. Jego syn, Anders Fisker, naszkicował jeszcze podczas studiów nowoczesny czterocylindrowy motocykl, który stał się podwaliną konstrukcji nowego modelu Nimbus 2, zwanego też potocznie „humlebi”, czyli „trzmieł”. Panowie bardzo ochoczo zabrali się do pracy i jeszcze w 1933 roku udało się zakończyć dokumentację techniczną pojazdu. Pierwszy „trzmieł” stanął na kołach w 1934 roku, zachwycając wieloma nowoczesnymi rozwiązaniami, jak np. zawieszeniem teleskopowym przedniego koła, którego wynalezienie przypisuje się dziś nie do końca słusznie BMW. Okazuje się, że zdolni Duńczycy, nic nie wiedząc o planach bawarskiej fabryki, jednocześnie wypuścili na rynek motocykl z tym nowym na tamte czasy typem zawieszenia. Również jednostka napędowa o tej samej pojemności co w pierwszym modelu Nimbusa, w konfiguracji rozrządu OHC, oraz z zastosowaniem wałka królewskiego, nie była może rozwiązaniem pionierskim, ale z pewnością szczytem techniki w tym okresie.

Jednym z niewielu słabych punktów silnika okazało się łożyskowanie wału korbowego, ulokowane tylko w dwóch punktach, na krańcach wału. Pierwsza konstrukcja miała moc 18 KM i stopień sprężania 5,0:1. W późniejszym okresie podniesiono tę proporcję do 5,7:1, a zarazem i moc silnika do 22 KM, jednak ze względu na wspomniane niefortunne rozwiązanie, okazało się, że granica wytrzymałości mechanicznej została w tym momencie osiągnięta. Mimo tego zarówno motocykl, jak i silnik uznawane są za bardzo solidne i trwałe. Fisker szybko wyciągał wnioski ze swoich spostrzeżeń i doświad-



czeń, i przekładał je na techniczne rozwiązania, skutecznie ulepszając konstrukcję. Dowodem na to jest fakt, że Nimbus 2 był produkowany do 1960 roku, czyli aż 26 lat! Fabryka wyprodukowała w tym okresie dokładnie 12.715 egzemplarzy tego modelu.

Obiekt westchnień

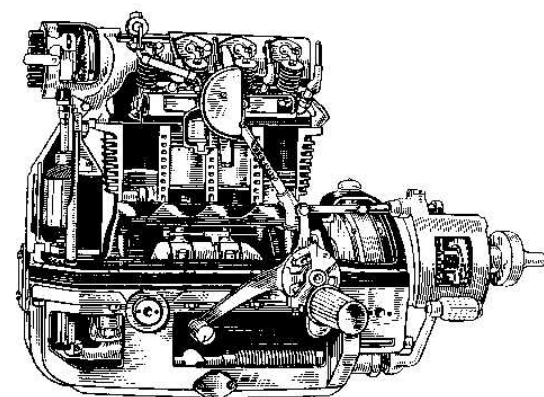
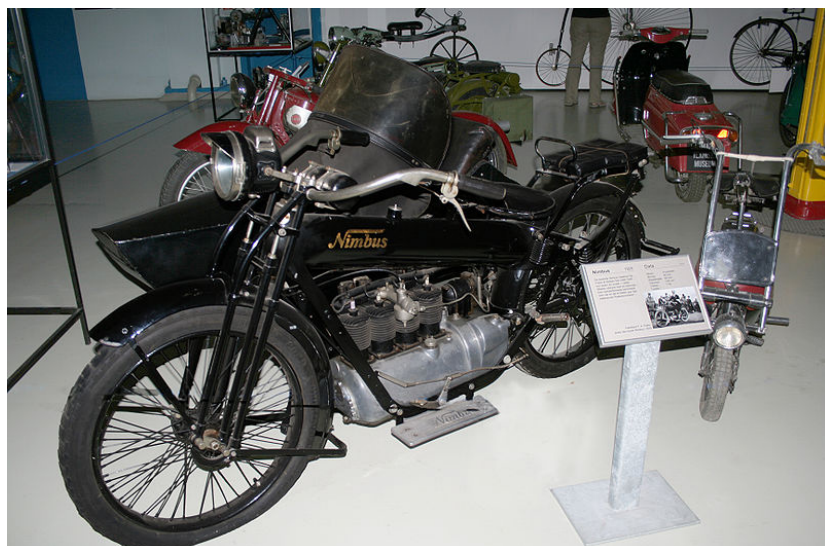
Według klubu Danmarks Nimbus Touring około 4.000 Nimbusów typu 1 i 2 nadal znajduje się w stanie gotowym do jazdy, większość oczywiście w Danii. Jest to prawie 30% wszystkich wyprodukowanych jednośladów tej marki! Spora grupa miłośników skupia się też w Niemczech, gdzie wg szacunków jeździ lub czeka na remont około 250 motocykli Nimbus.

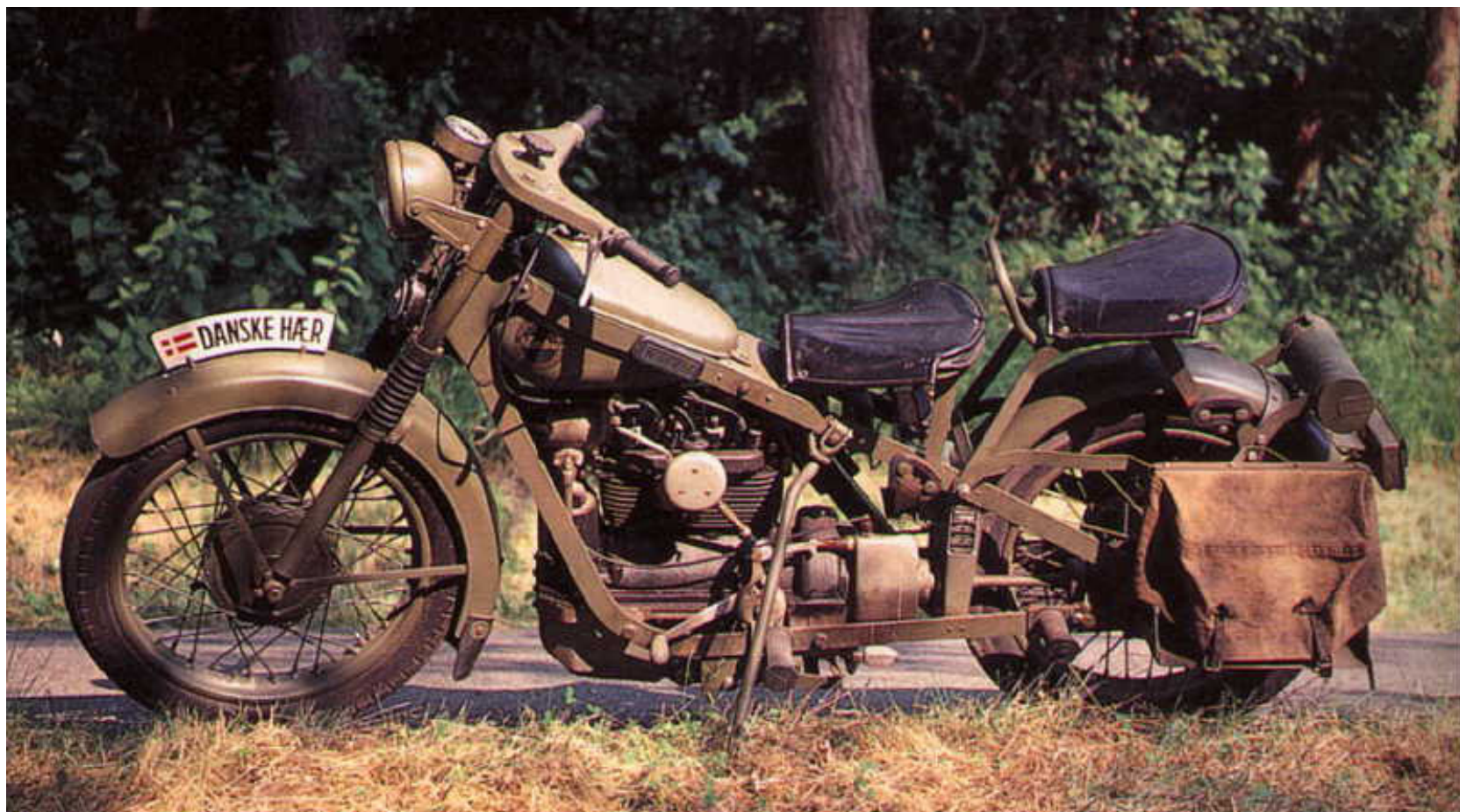


Michał Przybyła

Materiały źródłowe:
www.nimbus.dk
www.nimbusnews.de
www.nimbus-motorrad.de
www.motorradonline.de
www.ozebook.com
 Wikipedia

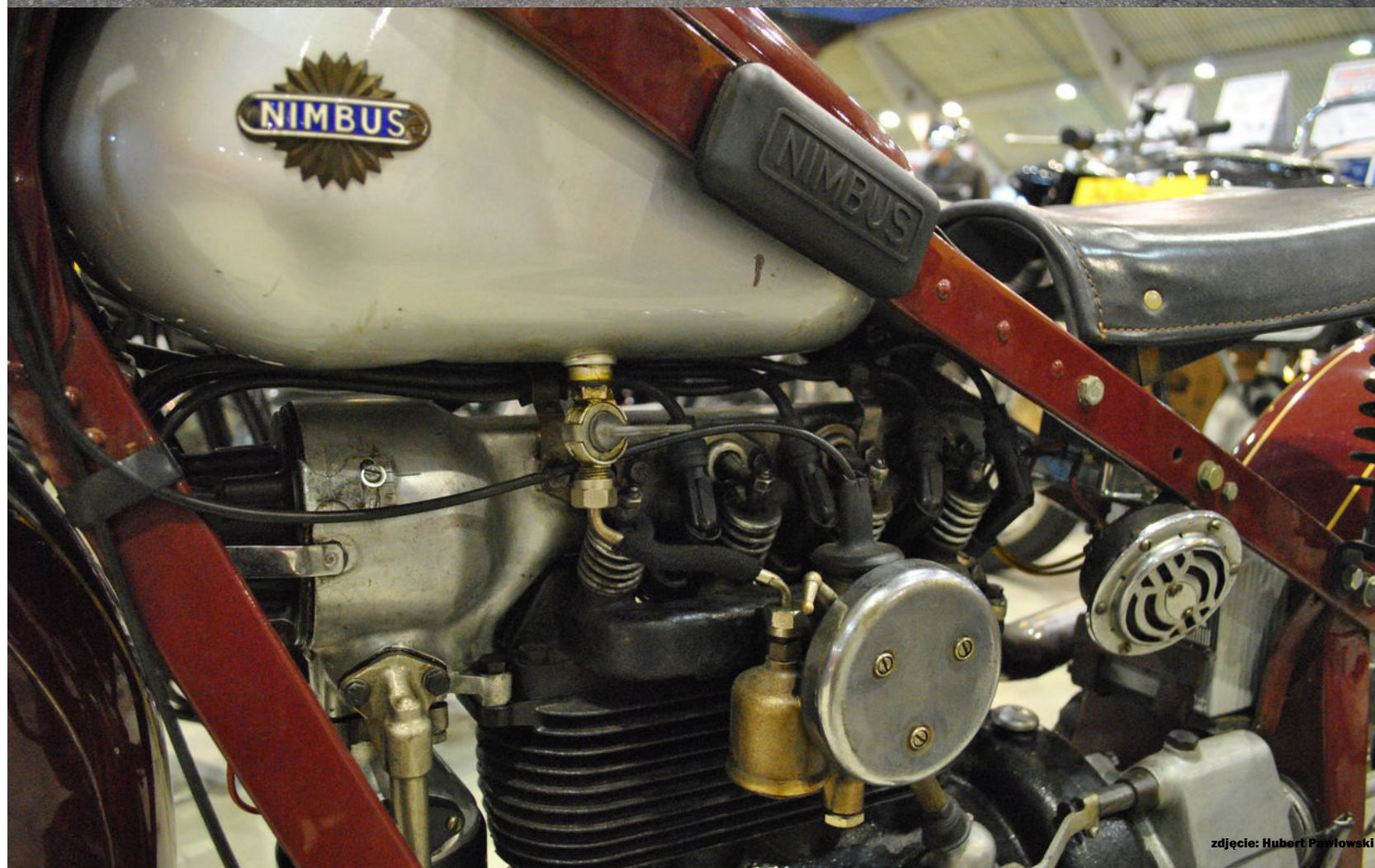








zdjęcie: Hubert Pawłowski



zdjęcie: Hubert Pawłowski

DNIEPR

rozmawiał: Wojtek Kopczyński

RACING TEAM





Wyścigi zabytkowych sidecarów na ulicznym torze w czeskiej Brannej zawsze wzbudzają olbrzymie emocje. Tym razem Polacy mieli szczególnie powody do kibicowania motocyklom z wózkiem, ponieważ w tym roku po raz pierwszy w historii imprezy z numerem N2 wystartowała polska załoga Dniepr Racing Team z Piotrkowa Trybunalskiego w składzie: Ziemowit Łączyński – kierowca i Grzegorz Szymański – “pająk” (albo jak mawiają Czesi – “małpa”), czyli pasażer wózka bocznego, balansujący ciałem na zakrętach. W skład zespołu wchodzi jeszcze Bogumił Zielonka, pełniący rolę mechanika.

Swoimi Drogami: Panowie! Trzymam w rękach waszą ulotkę reklamową, wydaną na niezłym papierze, kolorową. Na waszych kombinezonach widzę naszywki sponsorów – czyli jednak się da? Powiedźcie, jak to zrobić, bo ciągle słyszę, że wyścigi zabytkowych motocykli to zabawa dla ludzi posiadających pasję i pieniądze, bo sama pasja to za mało.

Ziemowit Łączyński: Jest kilka dróg, by wejść w świat wyścigów klasyków. Trzeba być zdolnym mechanikiem, by stworzyć z niczego maszynę wyścigową, ewentualnie trzeba być bogatym, by ją sobie kupić, albo tak jak my spróbować zainteresować tym potencjalnych sponsorów...

S.D.: ... tylko jak ich znaleźć w tych trudnych czasach???

Grzegorz Szymański: Czasem może być tak, że to sponsor nas znajdzie. Tak było w naszym przypadku. Kolega wyłożył nasze ulotki u siebie w firmie na stoliku, przy którym zasiadają klienci. Zauważył, że ktoś wziął jedną ulotkę do ręki i uważnie ją czyta. “Naprawdę warto pomóc tym chłopakom” – powiedział kolega w stronę wychodzącego już

klienta. Okazało się, że słowa nie były rzucone na wiatr. Kilka dni później ten człowiek zadzwonił do nas z propozycją wsparcia. Trzeba wierzyć w to co się robi i nie tracić nadziei – ale przede wszystkim trzeba mieć jakiś „wkład własny” – motocykl, pierwszy start za sobą i jakiś realny plan, żeby nie iść do sponsora wyłącznie z obietnicami...

S.D.: Porozmawiajmy teraz o waszym motocyklu.

Ziemowit: Jest to Dniepr z 1971 roku specjalnie przygotowany przez Kijowską Fabrykę Motocykli do zawodów sidecarów. Szymek handluje częściami do rosyjskich motocykli i wpadł na jego trop. Kupiliśmy ten motocykl w opłakanym stanie. Praktycznie była to tylko rama i kilka części. Przy pomocy firmy Bartka z Człuchowa (Metalmorfoza) zajmującej się budową motocykli z wózkiem udało się nam doprowadzić go do obecnego stanu. W tej chwili może on teoretycznie rozwinąć prędkość do ok. 160km/h zależnie od przełożenia. Na tor w Brannej założyliśmy dyfer “dziewiątkę” ze względu na ilość zakrętów i ostre podjazdy. Po ostatniej awarii silnika na wyścigach Super Veteran w Lublinie na

kolejne zawody na torze w Hildesheim zamontowaliśmy świeżo sprowadzony, wyczynowy silnik od zaprzęgu crossoowego. Już w drugim biegu rozpadł się tłok i rozleciały popychacze. Dodatkowo w naszej wyczynowej, pięciobiegowej skrzyni biegów ukręciła się kulka na wale ustalająca wałek kardana. Jakby tego było mało, zmieliła się tylna przekładnia 8 x 37, o czym dowiedzieliśmy się dopiero tydzień temu. Dlatego dziś jedziemy na lekko tylko poprawionym, fabrycznym silniku, czterobiegowej skrzyni od zwykłego Dniepra i niewiadomego pochodzenia trybach 9 x 35 w tylnej przekładni.

S.D.: Jesteście już po treningach. Jak oceniacie swoje szanse tutaj w Brannej?

Ziemowit: Jesteśmy realistami. Przyjechaliśmy tu przede wszystkim zdobyć doświadczenie. Żeby wygrać, musielibyśmy zbić wagę motocykla. Pomagaliśmy naszym rywalom zdjąć ich pojazd z przyczepy i zdziwiliśmy się, jaki on jest lekki. Nasz Dniepr jest pewnie ze dwa razy cięższy. Trzeba będzie pomyśleć przynajmniej o wymianie wszystkich metalowych osłon na lżejsze – z tworzyw sztucznych.

Grzegorz: (...ze śmiechem) Ja natomiast muszę zadbać o kondycję – codziennie biegam, a nawet jak czas nie pozwala, to chociaż do pracy jadę rowerem.

Ziemowit: Mieliśmy też problem z odbiorem technicznym naszego zaprzęgu. Były zastrzeżenia do hamulca przedniego. Jest to tarczowy hamulec hydrauliczny, zbyt nowoczesny i nie mieszczący się w specyfikacji pojazdów "z epoki". Zdecydowaliśmy się na niego, ponieważ widzieliśmy podobny na zdjęciach sidecara startującego w zeszłym roku. Okazało się, że był on jednak dopuszczony do startów warunkowo, właśnie ze względu na ten hamulec...

Grzegorz: Trzeba przyznać, że organizatorzy podchodzą do wszystkich startujących bardzo życzliwie i ze zrozumieniem. Gdy wytłumaczyliśmy im, skąd ten błąd – my również dostaliśmy warunkowe dopuszczenie do startu w klasie "P", czyli w klasie pojazdów kierowanych na siedząco. Już wcześniej zamówiłem w fir-





mie graficznej numery startowe z różnymi literami oznaczającymi różne klasy, bo do końca nie wiedzieliśmy, gdzie nas przydzielą, a wykonanie oznaczeń zgodnie z regulaminem leży w obowiązku zawodników. Akurat przez pomyłkę klasy "P" nam nie wydrukowano i nakleiliśmy numer z klasą "N", czyli zaprzęgów kierowanych na klęcząco. Po raz kolejny przewodniczący komisji technicznej Olda Prokop wykazał się wyrozumiałością wobec nas i tak oto jutro staniemy na starcie jako pierwsi Polacy na sidecarze.

S.D.: Na jakich licencjach startujecie?

Grzegorz: Tutaj startujemy ze słowackimi licencjami.

S.D.: Znowu to samo. Polscy zawodnicy na czeskich bądź słowackich licencjach, startujący na czeskich zawodach. Kiedy wreszcie zobaczymy takie wyścigi w Polsce?

Ziemowit: Wiesz co? Powiem ci szczerze, że jak pojeździliśmy sobie dzisiaj na takim fajnym torze i tak dobrze zorganizowanych zawodach, to przestaje mi już zależeć na startach w Polsce. Co jakiś czas słysząc w naszym środowisku: zbierzmy się i zróbmy wreszcie coś takiego w Polsce. Proszę bardzo! Zbierzcie się i zróbcie! Ja chcę się ścigać i to sprawia mi radość, a pozostałą część wolnego czasu wypełniają mi przygotowanie sprzętu, ćwiczenia fizyczne i pozyskiwanie pieniędzy na starty i sponsorów. Czy jeszcze do tego mam się zajmować organizacją zawodów? Jedni są od ścigania, a inni od organizowania wyścigów. Czy to nie tak ma wyglądać? Poza tym z tego, co pamiętam, nie jest możliwe zrobienie licencji na sidecara w Polsce. Rok temu nawet dzwoniłem do różnych kompetentnych instytucji, ale często moi rozmówcy nie bardzo nawet wiedzieli, że do motocykla da się doczepić wózek.



**W Pucharze Litwy Retrocross
W klasie 750 SP STANDARD**

**Ural Cross Team zdobył
TYTUŁ WICEMISTRZA!**

S.D.: No ale w Polsce musicie jakoś trenować. Skąd zdobyliście doświadczenie w startach?

Ziemowit: Tak naprawdę to, licząc z dzisiejszymi dwoma treningami, jechaliśmy na tym motocyklu łącznie dziewięć razy i nie ma mowy tu o żadnym doświadczeniu. Za to od trzech lat bierzemy udział w wyścigach sidecarcross na torach crossowych w krajach nadbałtyckich. Tu pozwolę sobie przytoczyć dość obrazową definicję tego sportu – według jednego z zawodników jest to to samo, co wyścig rydwanów z filmu „Ben Hur” – tyle, że bez koni. Posiadamy litewskie licencje sportowe i jeździmy głównie na zawody na Litwę i na Łotwę. Jest to co prawda całkiem inna technika jazdy, ale również wymaga perfekcyjnego zgrania załogi, jak również wzajemnego zaufania i pewnej przewidywalności reakcji. Jako ciekawostkę powiem, że w zimie zaprzęgi crossowe biorą tam udział w wyścigach na lodzie. Bardzo nam się to podoba. Tej zimy też się wybieramy na takie zawody.

S.D.: Oooo... to ciekawe. Powiedzcie coś o tych zawodach.

Grzegorz: Generalnie wyścig na lodzie jest zawsze pierwszym etapem eliminacji wyścigów retrosidecarcross w Pucharze Litwy. Startujemy tam na zaprzęgu z motocyklem Ural w klasie „Retro Standard”. Jest jeszcze klasa „Retro Open”, pozwalająca dowolnie modyfikować tylne zawieszenie i hamulce. W takim wyścigu należy mieć dopuszczoną przez komisję techniczną osłonę na przednie koło, a kolce w oponie nie mogą być dłuższe niż 10 mm. Wyścig na lodzie bliższy jest jednak wyścigom na żużlu, niż klasycznemu wyścigowi crossowemu.

S.D.: ... Przepraszam, że przerywam... Czy tam też jesteście jedynymi Polakami?

Grzegorz: No niestety tak... W Polsce wielu ludzi chce się ścigać, ale twierdzą, że nie stać ich na drogie motocykle wyścigowe. Na Urale i Dniepry nie chcą spojrzeć, bo uważają, że te motocykle nie nadają się do sportu ze względu na kiepskie wykonanie. My chcemy właśnie udowodnić, że ścigać można się





na wszystkim i za niewielkie pieniądze. Rosyjskie motocykle nie grzeszą precyzją wykonania, ale stosunkowo łatwo znaleźć firmę, która w akceptowalnych kosztach podejmie się poprawek, ewentualnie można zrobić to samemu, gdy posiada się odpowiednią wiedzę i narzędzia. Przekonali się o tym Litwini, Łotysze, Niemcy i Rosjanie. W Polsce są dwa spore portale zajmujące się rosyjskimi motocyklami z koszem. Pewnie użytkowników takich motocykli będzie ze dwa tysiące, jednak chętnych do zabawy w wyścigi – brak...

Ziemowit: Na pewno zauważyłeś napis z tyłu na ławeczce. Jest tam napisane „Reprezentacja Polski w Retrosidecarcross”. To był pomysł Szymka; taka prowokacja, jak rzucenie rękawicy. Byłem pewien, że już za tydzień będziemy zeskrobywać litery, że pojawią się nowe zespoły, ale czekamy już trzy lata i nikt nie podjął wyzwania...

S.D.: Która „zabawa” jest droższa: wyścigi sidecarem na płaskim torze czy na crossie?

Grzegorz: Tor asfaltowy jest tańszy. Startując na crossie trzeba jednak zainwestować w porządne – markowe – zawieszenie. Poza tym skoki i szarpnięcia powodują większe obciążenia silnika i tylnej przekładni, co skutkuje szybszym zużyciem sprzętu i potrzebą jego wymiany.

S.D.: Jak ustaliliście między sobą podział ról, kto siądzie za kierownicą, a kto w koszu?

Ziemowit: To akurat było proste do ustalenia. Ja zacząłem budować motocykl, więc ja jestem kierowcą.

S.D.: Aha, czyli jako właściciel motocykla pozwoliłeś wsiąść Grzegorzowi jako pasażerowi?

Ziemowit: Dokładnie tak. Został moim pasażerem, za to ja stałem się jego klientem, bo Grzegorz zajął się handlem częściami do rosyjskich motocykli. Już nie wiem, co lepsze... (śmiech).

Grzegorz: ... (śmiech) nie narzekaj tak, przecież masz u mnie rabaty!

Ziemowit: Tak poważnie mówiąc, to z czasem staliśmy się współwłaścicielami teamu. Przecież nie tylko motocykl jest ważny. Trzeba kupić ławetę do jego transportu, paliwo, furgonetkę. Trzeba pozyskiwać sponsorów, opłacać zakwaterowanie i wyżywienie w czasie podróży i zawodów. Mamy w co inwestować obydwoj...

S.D.: Powiedzcie mi, czy ważne jest doświadczenie na motocyklu solo w nauce sportowej jazdy na sidecarze. Czy ktoś, kto nie jeździł wcześniej sportowo na motocyklu może zacząć od razu od sidecara?

Ziemowit: To trudne pytanie, ponieważ nigdy tak naprawdę nie prowadziłem sportowej „solówki”. Sądzę jednak, że doświadczenia są diametralnie różne i nie jest ważne, czy startowałeś wcześniej na motocyklu solo, czy nie. Myślę, że można zacząć od razu od sidecara.

S.D.: A doświadczenia z crossu dadzą się tu zastosować?



Ziemowit: Częściowo tak – najważniejsza jest wzajemna współpraca na zakrętach i takie przenoszenie ciężaru własnego ciała, żeby zmianą środka ciężkości pojazdu skompensować działającą na nas siłę odśrodkową, powodującą odrywanie się od ziemi w lewym zakręcie koła tylnego albo w prawym koła wózka bocznego. Wszystko w powiązaniu z prędkością chwilową – błąd grozi wywróceniem zestawu albo wypadnięciem z trasy.

Najlepszym przykładem jest dzisiejszy trening. Pierwszy raz jechaliśmy tym torem. Jest tu taki spory podjazd pod górę zakończony zakrętem. Na zakręcie Grzegorz wychylił się w swoim wózku, a ja odruchowo razem z nim. Skutek był taki, że od razu zaprzęg postawiło nam bokiem.

S.D.: W crossie nieobce są wam skoki. Czy tutaj zaliczyliście jakieś "hopy"?

Grzegorz: W wyścigach na torze crossowym często skaczemy, ale skoki na wyścigowym sidecarze wolelibyśmy sobie darować. Przypomnijmy, że wózek nie ma amortyzowanego koła, a i przednie i tylne zawieszenie motocykla jest

ekstremalnie twarde. Tutaj przyjechaliśmy po naukę. Stopniowo na wszystko przyjdzie czas. Początki na crossie były łatwiejsze, bo kupiliśmy sobie 1,5 hektara łąki, na której usypaliśmy tor i pozwoli analizowaliśmy każdy przejazd. Po każdym okrążeniu zatrzymywaliśmy się i rozmawialiśmy: na ile jeszcze więcej nas stać. Niestety, nie możemy pozwolić sobie na budowę toru asfaltowego, więc musimy bardzo ostrożnie podchodzić do tematu i uczyć się od konkurencji.

S.D.: Czy po dzisiejszym treningu istnieje ryzyko, że porzucicie jazdę na crossie dla wyścigów drogowych?

Ziemowit: Trudno dziś dać jednoznaczną odpowiedź. Podobno ci, którzy są już za starzy na sidecarcross, przechodzą do wyścigów szosowych. Jednak chyba crossu nie zdradzimy. Mamy tam już jakieś osiągnięcia, np. 3. miejsce w Pucharze Krajów Nadbałtyckich. Sidecarcross, mimo że jest o wiele bardziej wymagający kondycyjnie i brutalniejszy, jeśli chodzi o konkurentów, to sprawia nam wielką frajdę. Gdy trafia się dłuższa przerwa w startach, zaczyna nam tego

brakować. Zresztą niedługo po Brannej znów jedziemy na zawody crossowe.

Grzegorz: No i niedługo nadejdzie zima i wyścigi sidecarów crossowych na lodzie.

S.D.: No to trzymamy za was kciuki i życzymy sukcesów zarówno w startach na zawodach crossowych, jak i wyścigach drogowych!

Dniepr Racing Team: Dziękujemy!

rozmawiał **Wojtek Kopczyński**

zdjęcia:

Wojtek Kopczyński
K. Wojciechowski
Michał Gutowski
Przemysław Grzybczyński
Donata Ausiejute (Litwa)

Ziemowit i Grzegorz będą wdzięczni za wszelką formę wsparcia finansowego bądź pomoc w postaci sprzętu sportowego lub pomoc przy organizacji transportu na zawody.

W zamian oferują reklamę na swoich strojach, motocyklu i samochodzie serwisowym.

Kontakt z zespołem:

Ziemek: signal5@wp.pl

Szymek: marinoboksery@gmail.com



Opowiadania o motocyklach
motocyklistach
i wietrze we włosach

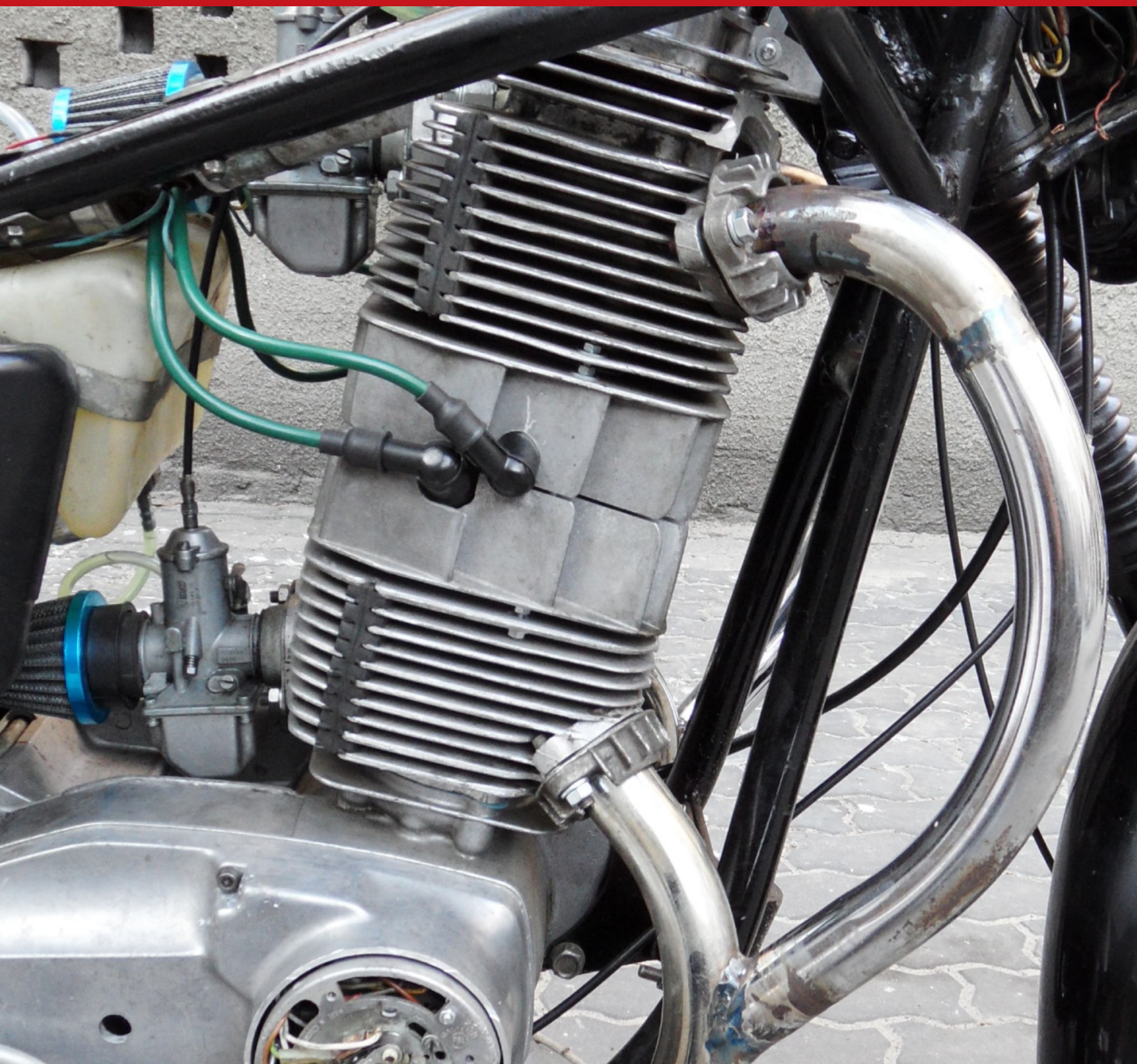
Gawędy Motocyklowe



<http://podzegarem.com>

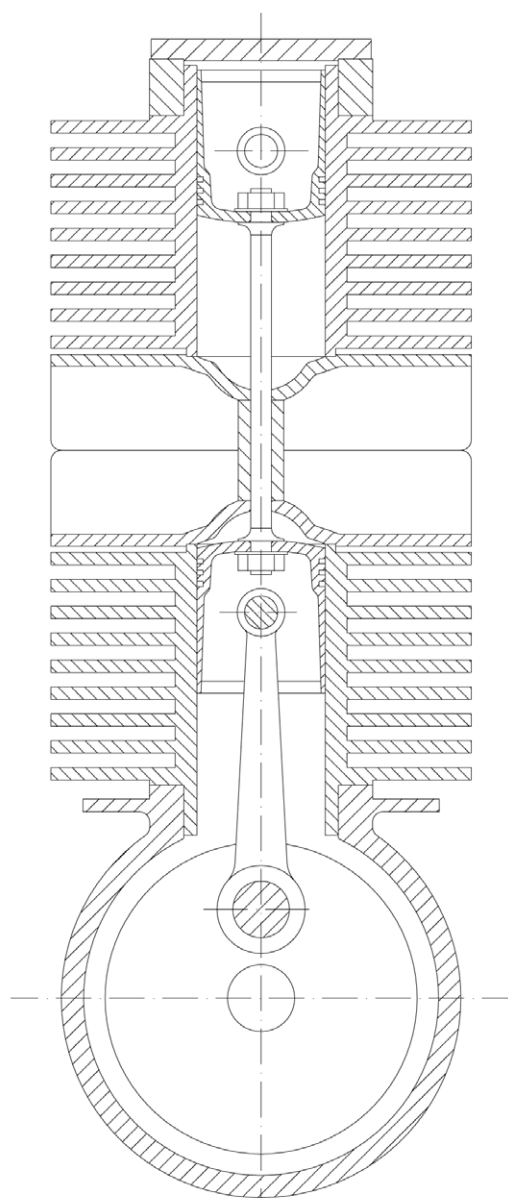
ALE CYRK!

autor: Mariusz Sawa zdjęcia: Marek Zagalski



Ku przygodzie

Od najmłodszych lat interesował się techniką motocyklową. Chłonał artykuły w prasie motocyklowej z cyklu „Jak usprawnić...?” Gdy dorósł, dojechał Jawę. Koledzy siadali na Japońce. Jemu jednak jeździło się dobrze Jawą. Nie widział dla siebie alternatywy w postaci lekkiego i prostego w konstrukcji motocykla. Spotkał Krzysztofa Komendę ze Świdnika. Jego WSK z piętrowym silnikiem stała się inspiracją. Przyjrzał się bliżej silnikowi, który działał nienagannie, więc pomyślał – czemu nie w Jawie? Zabrał się do roboty, w wyniku której powstała widoczna na zdjęciach Jawa. Zaowocowało to obroną pracy magisterskiej w 2011 roku na kierunku mechanika i budowa maszyn na Politechnice Łódzkiej pt. „Projekt motocykla z silnikiem dwustronnego działania”.



Schemat układu tłokowo-korbowego

O co chodzi?

Marek zachował pierwotną ideę, czyli dwa tłoki na jednym wale i jednym korbowodzie. Dalsza praca projektowa i konstruktorska biegła już własnym torem. Do każdego z tłoków przykręcony jest łącznik pomiędzy tłokami znajdującymi się wyżej. Wykonany został z zaworu wydechowego samochodu ciężarowego Iveco o grubości 9 mm i 216 mm. Należało obrobić grzybek i naciąć gwint, po czym skrócić, wzmocnić klejem i wycentrować. Nie jest to fortunne łączenie (gwint), dlatego też poprawne wycentrowanie zestawu nie należało do prostych zadań. Pracochłonny i czasochłonny był również sam montaż głowicy, która osobna dla każdej pary cylindrów, złożona jest z kilku elementów wymagających razem z cylindrami wspólnego centrowania. Ożebrowana brązowa tuleja, w której pracuje łącznik, osadzona jest w odpowiednio rozwierconych otworach po świecach zapłonowych. Świece w nowym układzie należało przenieść na bok komory spalania. Sama tuleja łącząca przeciwległe komory spalania smarowana jest (jak to w dwusuwie) olejem z mieszanki paliwowej. Niewielki luz oraz długość połączenia łącznik-tuleja zapewniają wystarczające uszczelnienie oraz odbiór ciepła. Sztywne połączenie tłoków zasadniczo zmienia warunki ich pracy, co pociąga za sobą wiele problemów, ale ma też kilka zalet, jak ograniczone „wężykowanie” ruchu tłoków, czy możliwość redukcji płaszcza tłoka, oczywiście po uprzednim zmodyfikowaniu rozrządu przezeń realizowanego.

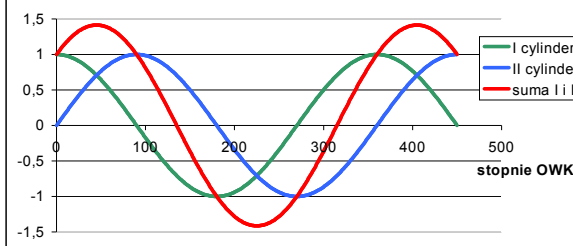
Nie można inaczej?

Prościej oczywiście byłoby zbudować zwyczajny silnik rzędowy: na przedłużeniu istniejącego wału korbowego dostawić dodatkowe tłoki, cylindry. W opisywanym przypadku musimy zmierzyć się z ruchem obocznym tłoka, który jest trzymany w cuglach przez wspomniany łącznik pracujący w trzyczęściowej prowadnicy. Dochodzi konieczność jego skonstruowania i zorganizowanie kąpiel w oleju. Ale za to w górnych cylindrach mamy praktycznie bliską zero

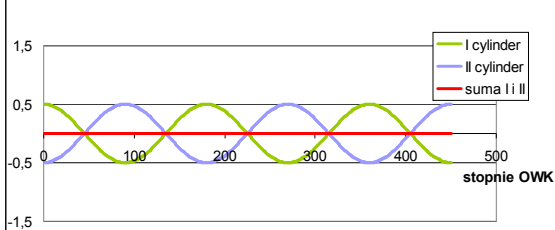
Zespół tłoków z łącznikiem



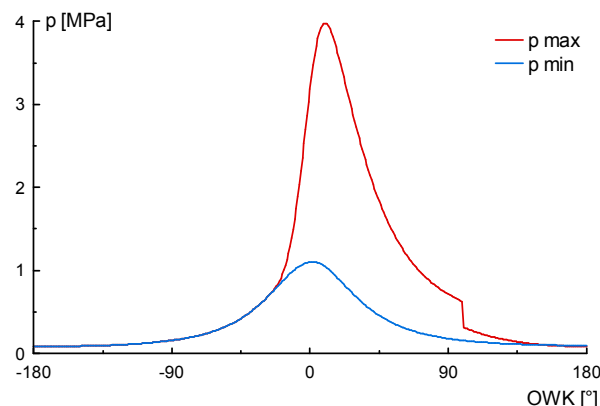
Siły nierównoważone pierwszego rzędu

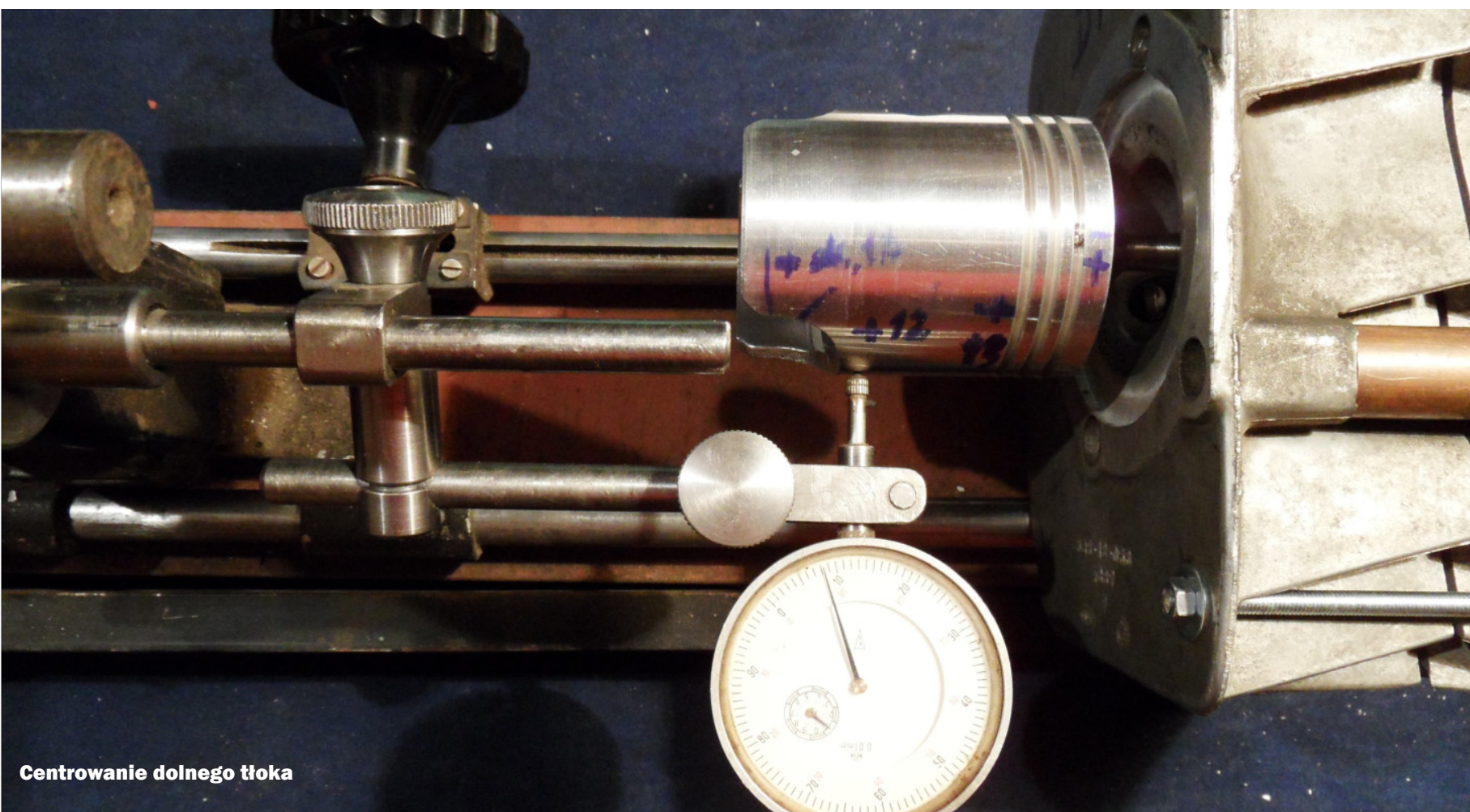


Siły nierównoważone drugiego rzędu



Teoretyczny przebieg ciśnienia w komorze spalania





Centrowanie dolnego tłoka

pojemność przestrzeni nad tłokiem odpowiadającej tzw. szkodliwej pojemności skrzyni korbowej i w ten sposób możemy zoptymalizować proces przepłukiwania cylindrów. Można by było też tłoki połączyć jakimś łącznikiem przymocowanym do sworzni, ale to wymusza konieczność dodatkowego smarowania i uszczelnienia.

Inne modyfikacje

W sprzęgle Marek dodał jedną tarczę i wzmocnił sprężyny. Ponieważ silnik stał się nieco większy, rama została zmodyfikowana, zachowując jednak fabryczną geometrię, bez zmian poszerzona. W zapłonie została dodana jedna płytka z przerywaczami. Całość skrecono długimi szpilkami z silnika Rovera. Skrzynia biegów jest oryginalna.

Wał korbowy

Marek zaingerował w wał korbowy, zmieniając kąty wykorbień. W twinie wykorbienia rozstawione są pod kątem 180 stopni. Przy dołożeniu dwóch dodatkowych cylindrów zapłon następowałby przy standardowym wykorbieniu

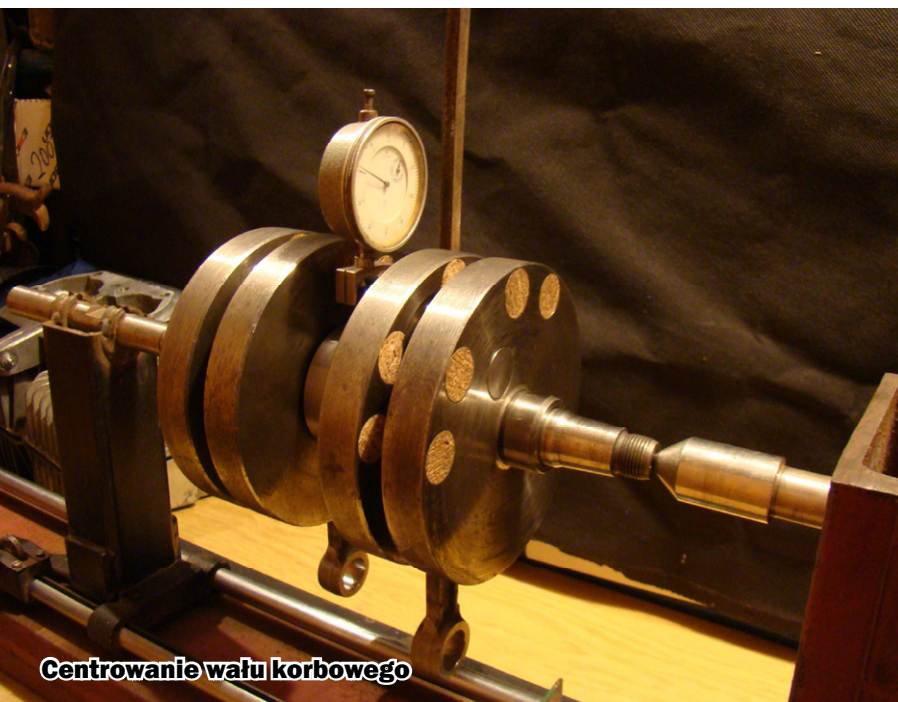
w dwóch przeciwnych garach. Wykorbienia więc uległy modyfikacji: do 90 stopni. Dzięki temu w każdym momencie obrotu wału jest praca. Zwiększyła się równomierność pracy silnika i teoretycznie można by całkowicie zrezygnować z masy zamachowej. Ponad dwa razy większa masa zestawu tłoków wymusiła podejście na nowo do tematu wyrównoważenia wału.

Zasilanie

Dość dużo kłopotu sprawił gaźnik. W oryginale jeden obsługuje dwa cylindry, co się sprawdza przy wykorbieniu 180 stopni. Dołożono więc drugi gaźnik do górnych cylindrów. Po odpaleniu dwa cylindry lewe (zasilane przez różne gaźniki) nie chciały pracować; przynajmniej nie w pełnym zakresie obrotów. Jawa ochoczo usiłowała zrzucić jeźdźcę jedynie między 3500 a 4000 obr/min. Podejrzanie padło więc na układ zapłonowy. Po kilku dniach walki z materią i paru obelgach wycieczonych przez zęby okazało się, że niesłusznie. Przyczyna: zasilanie było podzielone w poziomie na lewy i prawy cylinder, a zapłon na górny i dolny.



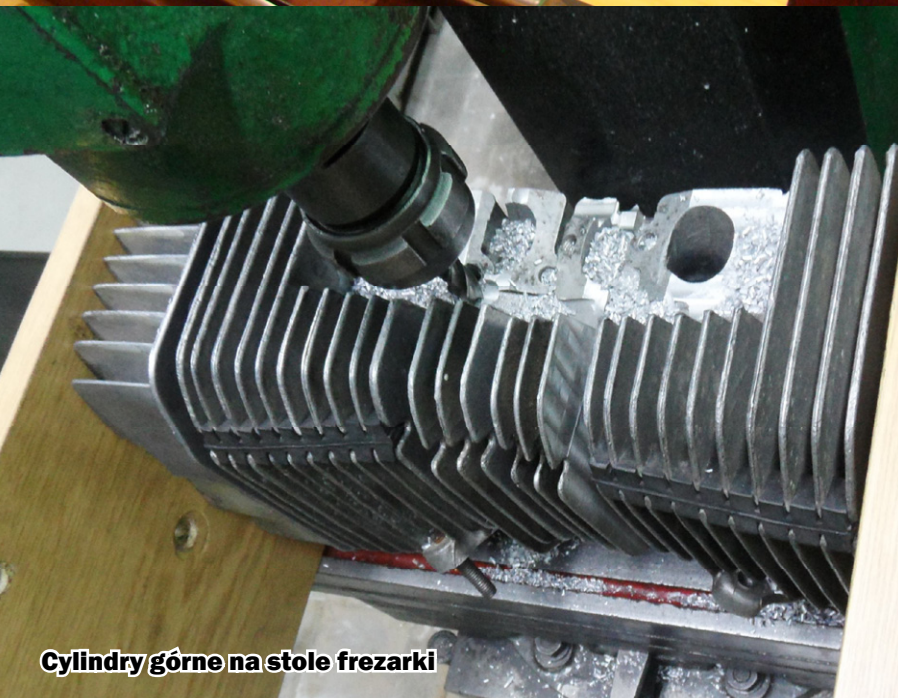
Górna część układu zasilania



Centrowanie wału korbowego



Tulejki przygotowane do wkręcenia w blok silnika



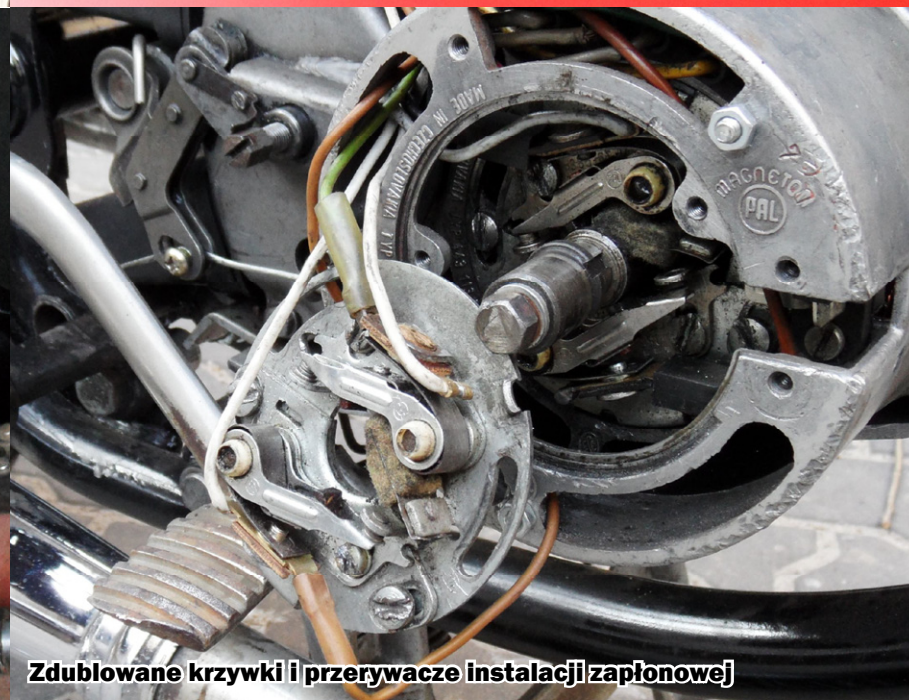
Cylindry górne na stole frezarki



Półowa głowicy przygotowana do montażu



Centrowanie głowicy



Zdublowane krzywki i przerywacze instalacji zapłonowej



Gotowa do jazdy Jawa 700

Prawy tłok opóźniony o 90° OWK zasysał przez połączony kanał dolotowy mieszankę, którą zassał, a jeszcze nie zdążył zamknąć swym płaszczem tłok lewy. Zatem kolejnym krokiem było rozdzielenie dolotu i dołożenie kolejnych dwóch gaźników. Pomimo zwiększonej masy silnik zagadał prawidłowo. Przez niespodziewany problem nieco się on przytarł podczas pierwszej emocjonującej jazdy, na szczęście nie było to nic poważnego. Kamera termowizyjna pokazała braki i miejsca przegrzania. Dała też ciekawy, niemalże namacalny obraz pracy całego silnika. Od razu wyszło na jaw, gdzie wydech zawija zbyt ostro, jak z chłodzeniem radzi sobie wciśnięta gdzieś w głowicę prowadnica i wreszcie naocznie można było się przekonać o różnicach w pracy poszczególnych cylindrów. Ogólnie badania termowizyjne przyniosły pozytywny wynik, jednocześnie wskazując rzeczy, nad którymi należy jeszcze popracować.



TERMOGRAM
Tuleja prawa. Czas pracy: 30 [s]



TERMOGRAM
Silnik. Czas pracy: 15 [s]

Ocena

Recenzenci przyjęli projekt bez entuzjazmu, po prostu nie spodobał im się. Opór ze strony pracowników naukowych nie sprzyjał pracy nad silnikiem. Marek planuje, by Jawa kiedyś nadawała się do prawdziwej jazdy. Na razie to obiekt pokazowy. Silnik w chwili obecnej został wyjęty z ramy i czeka na modernizację, bo jak sam budowniczy przyznaje – konstrukcja nie jest żywotna. „To ciekawostka, ale raczej bez praktycznego zastosowania” – dodaje.

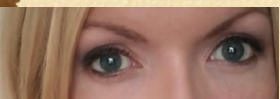
Inne pasje

W garażu u Marka jest kilka motocykli, w tym WFM z 1956 roku i Jawa 90 Roadster. Oprócz tego zawsze fascynowały go Skody 105. Większości się pozbył, pozostawił trzy, ale jedną z nich jeździ z żoną i synkiem na festiwalach kuglarzkie. To jego kolejna pasja. Zaczęło się od pokazu kaskaderskiego w Łodzi, na który Marek pojechał Jawą z koszem. Inni kaskaderzy popisywali się na Skodzie. Nie było wiadomo, co z nią potem zrobić, więc Marek ją przyczepił – swoje pierwsze auto. Niektóre późniejsze dostawał w prezencie od przypadkowych ludzi, a jedną od brata w prezencie ślubnym. A żonglerka? To sposób na życie i przyjemność. Dzięki warsztatom cyrkowym poznał również żonę. Zaczęło się od żonglerki, monocykla, chodzenia na szczudłach. Marek pracuje głównie w sezonie. Przebrany w bajecznie kolorowe stroje bawi dzieci i dorosłych na piknikach rodzinnych, bierze udział w paradach, pokazach, a nawet na ślubach jako szczudłaty anioł. Jeżdżąc swoją Skodą po całej Polsce pokonuje średnio tysiąc kilometrów tygodniowo. Najgoręcej jest w czerwcu. Kiedyś szukał sposobu na życie. Podróż, ciekawa opłacalna praca, indywidualizm, ludzie – znalazł to, czego szukał.

Mariusz Sawa
zdjęcia: Marek Zagalski

Koniecznie zajrzyjcie na stronę Marka:
www.kotzagalski.pl





Okiem Zosi

Macham, więc jestem... cool, jazzy i everybody klaszczą

„Jadę, jadę na motorze, wiaterek mi owiewa twarz, mam na sobie czarne spodnie, a na brzuchu czarny pas”. Kto nigdy nie jechał, niech pierwszy rzuci kamieniem, a kto nigdy nie machał, niech rzuci jako drugi. „Tyle wiem o sobie, ile nas sprawdzono” to słowa naszej noblistki, a znaczą one ni mniej, ni więcej tyle, że człowiek może ocenić samego siebie dopiero wtedy, gdy znajdzie się w sytuacji ekstremalnej, bo właśnie wtedy wychodzi na wierzch prawdziwe człowieczeństwo. Jak bardzo ludzcy jesteśmy, niech zobrazują poniższe słowa, pochodzące z jednego z forów motocyklowych. Jest tylko jedno „ale”. Czy określenie kogoś słowem ludzki to jeszcze komplement, czy już obraza?

„Dzisiaj miałem awarię na trasie.

Rozpierzd.ła mnie to... minęło mnie kilkunastu w sumie motocyklistów. Wszyscy „lewa w górę”, bo ktoś im powiedział, że tak się robi. Dwóch na hd się zawahało. Zwolnili i pojechali dalej. Jeden na BMW się tylko zatrzymał, wypytał, wytłumaczyłem, że ogarniam. Za 20 minut wrócił sprawdzić, czy sobie radzę. K.rwa, jeden!

Ale „lewa w górę” wszyscy. K.rwa, sram tym gestem.

To nie było pierwszy raz.

Kiedyś w podobnej sytuacji nie zatrzymał się nikt. Jechałem na Cityrun, nie dojechałem wtedy. Mijało mnie co najmniej kilkudziesięciu. Ja rozumiem, że gość idzie do salonu, kupuje „motor”, wsiada i staje się „wilkiem motocyklowym z historią”, nie zna zasad, nie wie, o co w tym chodzi. Ale k.rwa ludzkie odruchy mu wykastrowali?

Nie tylko z motocyklistami tak jest.

Kiedyś w Ecli padł mi czujnik położenia wału. Zablokowałem ruch, sam pchałem samochód 50 m, żeby nie blokować. Rząderek samochodów za mną. Nikomu nie przyszło do głowy, że jakby ruszył dupę, byłoby szybciej. Nie wiem, jak się powstrzymałem, żeby nie naj.bać tysemu, który na mnie wtedy trąbił.

Co to się k.rwa porobiło.... Leży człowiek na drodze.... pijany, jedziemy dalej.

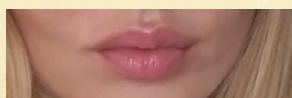
Wstyd mi, że jestem człowiekiem.”

„Jak miałem wypadek na moto, to małe samochody robiły slalom między tirem, mną i motocyklem – a żeby tak ktoś się zatrzymał i pomógł mnie pozbierać, ni ch.ja. Dopiero z pobliskiego parkingu przybiegli kierowcy z tirów i to oni zabrali mnie i moto z drogi, pomogli wyprostować to i owo, żebym mógł jechać dalej.”

I to właściwie byłoby na tyle. Nie ma sensu rozwodzić się nad „oczywistą oczywistością”. Pisanina jest tylko pisaniną, psy szczekają, a karawana idzie dalej. „Mądry zrozumie, a głupiemu nie ma co tłumaczyć. I tak nie pojmie.”

Wszystkiego dobrego w 2014 roku

Specjalne podziękowania dla trajkarsowej braci za to,
że są dla mnie źródłem nieustającej inspiracji ;)



HORYNIEC



autor: Dominik "Skura" Kamiński

Kto Ty jesteś?
 Polak mały
 Jaki znak Twój?
 Orzeł Biały
 Czuj Twą Ziemię!
 Mój Ojczyzna
 Czuj się do niej!
 Krwią i blizną
 Czy ją kochasz?
 Kocham szczerze
 A co wierzysz?
 W Polskę wierzę.

Tego wierszyka uczyła mnie moja babcia Henryka, która po ukończeniu Seminarium Nauczycielskiego Macierzy Polskiej została skierowana do pracy na Wołyniu, w dobrach księcia Radziwiłła w miejscowości Równe nieopodal Ołyki. Tam powierzono jej prowadzenie szkoły podstawowej. Uczyła mnie też i mama Urszula Kamińska, która w roku 1984 doprowadziła do skazania funkcjonariusza MO dzielnicowego IV KMO sierż. K. Nowaka za nadużycie siły wobec mojej osoby... Jak i mój tata Tadeusz - żołnierz Szarych Szeregów, oddziału Stalowi Polacy - aresztowany w listopadzie 1951 roku, osadzony w areszcie na Montelupich i torturowany w wyniku czego przez wiele lat przechodził rekonwalescencję.

Z mowy oskarżycielskiej: „...Oskarżenia muszą ponieść surową, zasłużoną i sprawiedliwą karę za swe liczne zbrodnie, jakich dopuścili się wobec Władzy Ludowej, wobec naszej Ojczyzny; i dlatego w imieniu prawa, które jest wyrazem woli Ludu Pracującego, domaga się dla osk. Kamińskiego Tadeusza dożywotniego więzienia...”

Ojciec mojego taty, Ignacy (zdz. 4) - kawalerzysta, żołnierz Rzeczypospolitej Polskiej - aresztowany za udział w konspiracji, skazany i zamordowany w obozie koncentracyjnym w Oświęcimiu; na marginesie - sam też w 1989 roku, podczas ulicznych walk z ówczesnym systemem, zostałem postrzelony przez ZOMO. Wiersz jak wiersz, w dzieciństwie często powtarzany, przez lata zapomniany - leżał zakurzony szufladach pamięci i tak naprawdę nigdy nie zastanawiałem się nad jego sensem, po prostu wiersz jak wiersz...



Moja babcia Henryka



Mama Urszula Kamińska



Tata Tadeusz - żołnierz Szarych Szeregów, oddziału Stalowi Polacy



Ojciec mojego taty, Ignacy

Wyjeżdżając na "Pożegnanie Lata" do Horyńca, a raczej do Eli i Danka - bo to przyjaciele przecież tworzą dom, a nie odwrotnie - nie sądziłem, że będzie to początek przygody z historią, jak pisał Nienacki w "Panu Samochodziku": „Nie szukajcie przygody, przygoda znajdzie was sama w najmniej spodziewanym momencie”. A ta czekała na mnie w Olkuszu.

Z miasta wyruszyliśmy po godzinie 12.00 w dziewięć maszyn: cztery Royale w obstawie japońskiej motoryzacji; dla technologicznych wnuków podróż w towarzystwie ich protoplastów była nie lada wyzwaniem. Przejechać 340 km w zabójczym tempie 80 km na godzinę i nie zagotować wody w chłodnicy, ani też nie usnąć, słysząc ciągły klekot Enfieldów - graniczyło z cudem. Tak więc - zakładając, iż wierzymy w cuda - zameldowaliśmy się w Horyńcu po godz.19.00 - i myliłby się każdy, kto sądzi, iż "Royaliści" w oczekiwaniu na resztę sączą herbatkę... Jako że czas na "five o'clock" dawno minął, delektowaliśmy się miejscowym browarkiem - aż Szprycha, która jak kot chadza, a raczej jeździ własnymi drogami - dotarła po 2.00 w nocy... Dobranoc.

"Czarna Brygada"

Rano, zgodnie z planem, po śniadaniu zawitali nasi przewodnicy - chłopaki z miejscowego Klubu Motocyklowego "Czarna Brygada", którzy ku naszemu zaskoczeniu zajechali na pocztowych Junakach! Nazwę zaczerpnęli zafascynowani historią 10. Brygady Kawalerii płk. S. Maczka, a przede wszystkim opowieściami o odwadze motocyklistów wchodzących w skład brygady, którzy stacjonowali na tych terenach. Początki 10. Brygady sięgają 1921 roku. Wówczas, w garnizonie Przemyśl została sformowana X Brygada Jazdy. Nowo utworzona jednostka podlegała dowódcy Okręgu Korpusu Nr

KRAKOWSKIE
POGOTOWIE RATUNKOWE
Oddział Doraźnej Pomocy
Chirurgicznej

Kraków, dnia 1989-05-18 1989

KARTA INFORMACYJNA Nr 2054

Imię i nazwisko: Kamiński Dominik Wiek 22

Udzielono pomocy dnia 1989-05-18 r. godz. 22:25 w Amb. 81

Wywiad: Skaleczony petardą przez ZOMO jak podaje.
Wypadek w pracy — poza pracą

Rozpoznanie: vulnus contusum reg. zygomatici sin. minima, hematoma eius regionis.

Rodzaj udzielonej pomocy: opatrunek. Opatrunek.

Badania: Rtg tw czaszki — bez zmian urazowych.

Zalecenia (kontrola):
Dalsze leczenie, orzeczenie i zabieg opatrunków w szpitalu wojennym jutro.

Mz-L. Nr stat.

Otrzymał 1 ml Anateksyny + 3000 j. m. SAT (tak, nie odpowiaja)

Uwagi:

Podpis i pieczęć lekarza

Karta informacyjna nie jest zwolnieniem z pracy.
Karta informacyjna chorego służy do ukończenia leczenia. W razie wystąpienia objawów lub innych dolegliwości w uzasadnionej kolejności, chorego należy skierować do kontroli chirurgicznej, a ewentualnie do pozostałych specjalizacji. W tym celu należy odebrać w dni powszednie w godz. 7-14 w pokoju nr 32.

W 1989 roku, podczas ulicznych walk z ówczesnym systemem, zostałem postrzelony przez ZOMO.

X w Przemyślu. W 1924 roku brygada została przemianowana na X Brygadę Kawalerii i podporządkowana dowódcy 4. Dywizji Kawalerii. Po rozwiązaniu 4. DK w 1930 roku, brygada została usamodzielniona i przemianowana na 10. Brygadę Kawalerii. Siedem lat później, w 1937 roku 10. Brygada Kawalerii uległa przeformowaniu w oddział pancerno-motorowy. W całej 10. BK było 250 motocykli Sokół 1000, żołnierzy nazywano Czarną Brygadą, gdyż byli oni zwykle ubrani w czarne kurtki i hełmy wz. 16. Pomimo zmiany specjalizacji jednostka zachowała dotychczasową nazwę i tradycję kawalerską. W 1938 roku podczas wielkich manewrów wojskowych na Wołyniu zo-

stały przeciwiczone działania zaczepne z jej udziałem, ale wypadły niezbyt zachęcająco ze względu na słaby potencjał ofensywny jednostki. W czerwcu 1938 roku nastąpiła kolejna istotna zmiana w organizacji obu pułków brygady. Otrzymały po jednym szwadronie rozpoznawczym, składające się z plutonu tankietek TK — TKS, plutonu ppanc., i plutonu motocyklistów. Niestety tankietki w szwadronach rozpoznawczych pułków przydzielono tylko na wypadek ćwiczeń. 1 lipca 1938 roku został sformowany dyon rozpoznawczy brygady. 18 września 1938 roku brygada została przetransportowana kolejną na Śląsk Cieszyński i podporządkowana dowódcy SGO "Śląsk", gen. bryg. Wła-



1937 roku 10. Brygada Kawalerii uległa przeformowaniu w oddział pancerno-motorowy. W całej 10. BK było 250 motocykli Sokół 1000, żołnierzy nazywano Czarną Brygadą, gdyż byli oni zwykle ubrani w czarne kurtki i hełmy wz. 16.



Tankietka TK – TKS

dysławowi Bortnowskiemu. SGO “Śląsk” miała być użyta, w zależności od potrzeb, albo do demonstracji siły, albo do działań zbrojnych. Gdy 2 października 1938 Wojsko Polskie przekroczyło Olzę, 10. BK pozostała w odwodzie. Płk Dworak, dowódca 24. pułku ułanów, został mianowany d-cą Oddziału Wydzielonego (OW) 10. BK, który miał za zadanie zajęcie ważnego węzła komunikacyjnego – Bogumina. Wyjazd Oddziału nastąpił 8 października, a węzeł zdobyto następnego dnia. Niemcy byli zaskoczeni tym manewrem. 16 października brygada została cofnięta do Bielska, gdzie stanowiła odwód SGO “Śląsk”. 31 października 1938 dowództwo brygady objął płk dypl. Stanisław Maczek.

wyrastały cicho wśród świeżo skoszonej trawy, pośród nich - niczym młodszy brat - przykuwał wzrok swą białą obelisk krzyczący niema skargą: PAMIĘCI MIESZKAŃCÓW RADRUŻA I OKOLIC ZAMORDOWANYCH W LATACH 1944-1945 PRZEZ NACJONALISTÓW Z OUN I UPA...

Radruż

Pierwszym przystankiem była wieś Radruż, ze znajdującą się tam najstarszą w Polsce drewnianą cerkwią greckokatolicką, zbudowaną ok. 1583 roku. Jej ciekawostką jest to, że powstała bez użycia gwoździ, a wszystkie łączenia są drewniane; w dodatku stoi do dziś. To, że jest jedną z najstarszych cerkwi można poznać po specyficznej, trójdzielnej budowie – czyli wyraźnie oddzielnym babińcu (część tylko dla kobiet), nawie (bliżej ołtarza, część dla mężczyzn) i prezbiterium (przestrzeń przeznaczona tylko dla kapłanów i służby liturgicznej). Każda z tych trzech części była nakryta oddzielnym dachem, czy też kopułą. Właśnie po tych dachach można rozpoznać wiek świątyń, jako że najstarsze zazwyczaj mają dachy czteropołaciowe. Na marginesie - jest to obiekt wpisany na listę zabytków UNESCO. Po wyjściu na zewnątrz kierowany tym, co mówiła przewodniczka o mordach Ukraińców na Polakach, udałem się na przycupnięty między drzewami cmentarz; kamienne szare krzyże porośnięte mchem



Ukraina

Ironia losu...mord za śmierć... w pamięci powróciły opowiadania mamy i znajomy wiersz:

Kto Ty jesteś?

Polak mały

Jaki znak Twój ?

Orzeł Biały tego babcia uczyła swoich uczniów, kiedy zimą skoro świt paliła sama w piecu, by ogrzać szkolną izbę, a gdy przychodzili uczniowie - w większości dzieci ukraińskiej miejscowej ludności - pierwszą godzinę odmrażała zlodowaciałe nóżki, gdyż z powszechnie panującej biedy pookręcane były słomianymi powróżkami.

Kto Ty jesteś?

Polak mały

Jaki znak Twój?

Tego uczyła, gdyż priorytetem organizacji Macierz Polska było polonizowanie ludności ukraińskiej; a gdy na prośbę delegacji miejscowej "starszyny" przystała na naukę okolicznych dzieci religii prawosławnej w języku ukraińskim, nie konsultując tego z władzami oświatowymi w Ołyce, została dyscyplinarnie usunięta i odesłana do Polski - w samą porę, by uniknąć Rzezi Wołyńskiej...

Z zamyślenia wyrwał mnie warkot motocykli; ci, którzy mieli ochotę mogli się udać na granicę z Ukrainą. Zorientowawszy się, iż Stefan swoim wojskowym Royalem wybiera się z nimi - ochoczo dołączyłem do grupy - no, może do Kijowa nie dojedziemy jak w 1920, ale jednym kołem na Ukrainę - czemu nie. Oswobodziwszy choć na chwilę skrawek Ukrainy powróciliśmy do swoich.

Bunkry

W dalszą drogę ruszyliśmy "na caki" - chłopaki z "Czarnej Brygady" wyciskali siódme poty z junaków; przyzwyczajeni do ciut wolniejszej jazdy przemierzaliśmy galaktyki lasów i pól w iście nadświatłnej szybkości - cel: Fortyfikacje Linii Mołotowa (nazwa Linia Mołotowa jest stosowana od niedawna - prawdopodobnie jako pierwszy użył jej Wiktor Suworow, sowiecki szpieg, a później pisarz-demaskator, we francuskim wydaniu książki „Lodołamacz” z 1988 r. Trafność tego określenia spowodowała, że przyjęło się ono szybko w literaturze przedmiotu i stało się powszechne. Wcześniej na określenie tych umocnień używano nazw opisowych).

Uczniowie - w większości dzieci ukraińskiej miejscowej ludności



Na terenie Lubaczowa obecnie znajduje się około 20 bunkrów, które nadleśnictwo Lubaczów zabezpieczyło dzięki unijnej pomocy (2 w leśnictwie Budomierz, 2 w leśnictwie Wielki Las, 6 w leśnictwie Dziewięcierz oraz 8 w leśnictwie Polanka). Stanowią część potężnej linii fortyfikacyjnej, której budowę rozpoczęto w 1940 roku; do chwili zdobycia jej przez hitlerowców liczyła około 1900 obiektów, w tym: 542 schrony dla broni maszynowej, 460 schronów obrony przeciwpancernej, 68 schronów artylerii fortecznej i 43 schrony dowodzenia, jak również ok. 800 obiektów w budowie. Dla kogoś takiego jak ja, żyjącego w centrum KULTUROWYM Polski widok był niespotykany - mury bunkrów niepopisane kibolskimi sloganami, wszechobecna czystość... A mimo to odruchowo patrzyłem pod nogi - niepotrzebnie. Czyżby szacunek do zabytków naszej historii przetrwał tylko pośród tych betonowych murów na wschodnich rubieżach Polski?

Wzbudzając niemałą sensację w mijających wsiach - bo w końcu widok kilkudziesięciu motocykli nie jest zwyczajnym zjawiskiem, zwłaszcza gdy większość z nich wygląda jak żywcem wykopana z wcześniej zwiedzanych bunkrów - dotarliśmy do Gorajca. Tu również znajdowała się jedna z najstarszych cerkwi, zbudowana w 1586 roku. Mogła być pierwotnie cerkwią filialną parafii w Żukowie - pierwsza potwierdzona informacja o niezależnej parochii w Gorajcu pochodzi z przywileju króla Zygmunta III z 18 listopada 1618 r. Od muzeum cerkwi w Radruży różni ją fakt, iż od 1947 r. cerkiew wykorzystywana jest jako kaplica filialna parafii w Cieszanowie.

Godzina już była dobrze popołudniowa, mając więc na uwadze nauki imć Onufrego Zagłoby: "...kiedy w brzuchu pusto, w głowie groch z kapustą" zatrzymaliśmy się na „małym co nieco” w Rudzie Różanieckiej. Otulony lasem ośrodek z przytulnym barem na środku jeziora wprowadził większość z nas w błogą melancholię, co poniektórzy oddali nawet dusze w objęcia Morfeusza. W programie mieliśmy jeszcze zwiedzanie Rezerwatu Szumy na rzece Tanew, założonego w 1958 r. na terenie gminy Susiec. Rezerwat obejmuje najpiękniejsze fragmenty dolin rzeki Jeleń i Tanew wraz z seriami małych wodospadów. Na zakolu Tanwi w miejscowości Rebizanty na odcinku 400 m znajdują się 24 progi zwane „szumami”. Praktycznie mieliśmy już zbierać się na obiad, gdy ktoś podsunął pomysł - a może by tak jeszcze obejrzeć Pomnik Obozu Zagłady w Bełcu? Nikogo nie trzeba było namawiać, świadomość przejechania wspólnie następnych kilometrów i chęć zwiedzenia miejsca martyrologii była jak zawsze przyjęta z aprobatą.

Bełzec

Niemiecki Obóz Zagłady w Bełcu był ośrodkiem eksterminacji ludności żydowskiej; od marca do grudnia 1942 roku wymordowano w nim około 500 tysięcy osób - przede wszystkim Żydów z Polski, ale także obywateli żydowskich z Niemiec, Austrii, Czech i Słowacji. Data pierwszych deportacji do Bełżca - 17 marca 1942 r. - to także początek „Akcji Reinhardt”, czyli operacji mającej na celu deportację, zagładę i grabież mienia Żydów z Generalnego Gubernatorstwa. Obóz w Bełcu powstał jako pierwszy

spośród trzech tego typu ośrodków. Na jego terenie naziści wykonywali z użyciem różnych środków eksperymenty, mające doprowadzić do uśmiercenia tysięcy Żydów. Decyzja o Akcji „Reinhardt”, a tym samym o budowie obozu zapadła najprawdopodobniej na konferencji 13 października 1941 roku w kwaterze głównej Hitlera w „Wilczym Szańcu” koło Kętrzyna w Prusach Wschodnich. Wzięli w niej udział, oprócz Heinricha Himmlera, wyżsi dowódcy SS i Policji w Generalnym Gubernatorstwie, między innymi Odilo Globocnik, dowódca SS i Policji w dystrykcie lubelskim, którego jurysdykcji podlegać miał obóz w Bełżcu.

Postawiwszy motocykle, gwarną grupą weszliśmy przez betonową bramę; z prawej strony umieszczony napis trzech językach oraz cytaty z Księgi Hioba „...ziemio nie kryj mojej krwi, iżby mój krzyk nie ustawał...” Ze stalowych skorodowanych liter po ścianie spływały strużki rdzawej krwi, ktoś przygaszonym głosem rzucił: „spójrzcie, te kamienie płaczą...”

Widok, jaki chwilę później ujrzeliśmy, przytłoczył nas wszystkich: setki ton szarego żużla zmieszanego z odłamkami żelaza załagały na ziemi martwym całunem, żadnej zieleni, ani żdźbła trawy - jakby wszechobecna śmierć opatulala i teraz swoje dzieci... Gdzieś w oddali, przez dziurę w tym całunie wystrzeliło w niebo kilka drzew wznosząc do słońca liście, prosząc o odrobinę ciepła...

Wzdłuż całego kurhanu prowadziła droga; z każdym krokiem mijałem miasto wypisane na ziemi: Lesko, Miechów, Zamość, Zwierzyniec, Kraków... każdym krokiem mijałem tysiące mogił. Pośrodku, niczym droga przez biblijne Morze Czerwone, widniał wąski korytarz; z niskiego muru wystawały powyginane w cierpieniu stalowe pręty; w myśli przywołałem grafiki Linkego „Kamienie Krzyczą”...

Powoli ruszyłem, z każdym metrem brukowana droga zmierzała w dół; jej boki coraz wyżej wzbijały się w górę odbierając nadzieję na opuszczenie tego piekła. Koniec drogi wieńczyła gigantyczna ściana, jej poryte bliznami lico zdało się wyrażać bezdenne cierpienie w oczekiwaniu na nieuniknioną śmierć. Ogarnął mnie chłód i mrok, nieomalże czułem jak wyciągają do mnie ręce, nieomalże słyszałem, jak mówią - zabierz nas stąd!... Przez szczelinę korytarza dochodziło wąską kreską światło, w którym przycupnęły złożone w hołdzie kolorowe kwiaty.



„Spójrzcie, te kamienie płaczą...”



„Kamienie Krzyczą” Linkego



Wracałem z głową pełną kotłujących się myśli, byłem w innym świecie - dookoła mili i życzliwi ludzie, malownicze wsie chowające się pośród zieleni drzew i krzewów, tchnące czystością miasteczka, a jednocześnie świat który na każdym kroku, każdym krzyżem opowiada swoją historię jak w piosence... bo wolność krzyżami się mierzy... Tu słowo „Ojczyzna” ma prawdziwie biało-czerwone barwy.

Konkursy

Popołudniowy repertuar przewidywał konkursy motocyklowe na pobliskim parkingu - wolna jazda, slalom i najszybszy motocykl miały wyłonić najlepszych z najlepszych. Oczywiście zgłosiłem chęć udziału w dwóch z nich. Nie pierwszy raz startowałem w wolnej jeździe, toteż jak zawodowiec stanąłem na starcie - trzy, dwa, jeden START - ja mu gaz, a on zgasł, prychnął, kichnął i resztę konkursu oglądałem z pozycji widza. Miałem nadzieję odegrania się w konkursie na najszybszy motocykl - znów na słowo „start” dałem gazu; motor gwałtownie ruszył, po czym zwolnił - okazało się, że łańcuch zapął i pozostał na miejscu. No tak, gad leżał na placu jak gdyby nigdy nic, nie ze mną takie sztuczki Bruner - pomyślałem, mając do niego dwie zapasowe spinki. Siła złego na jednego - dobrze mówią, że przysłowia są mądrością narodu, bo gdy tylko położyłem się na ziemi zakładając nieszczęsny łańcuch - zaczęło padać.

Wieczór

Walka z nieustępliwym smarem na rękach zajęła mi tyle czasu, że ledwo zdążyłem na rozdanie nagród; na szczęście honor Krakowa obronił Adam zdobywając dwa pierwsze miejsca. Od początku zlotu wiadomo było, że Stefan szykuje dla nas niespodziankę, dopiero wieczorem wydało się, iż ma to być film „Z nieba, do nieba” poświęcony Janinie Lewandowskiej córce generała Józefa Dowbór-Muśnickiego - radiotelegrafistki, pilota szybowcowego i samolotowego, jednej z pierwszych Europejsek skaczących ze spadochronem, jedyną kobietą zamordowaną w Katyniu.

Dowbór-Muśnicka zainteresowała się lotnictwem jeszcze jako gimnazjalistka, być może miał na to wpływ jej starszy brat Olgierd, który był oficerem 3. pułku lotniczego w Poznaniu. Wstąpiła do Aeroklubu Poznańskiego i w 1937 r. uzyskała licencję pilota sportowego. Szkoliła się również na szybow-



Światło, w którym przycupnęły złożone w hołdzie kolorowe kwiaty.



Janina Lewandowska

cach oraz uprawiała sport spadochronowy (była pierwszą kobietą w Europie, która wykonała skok spadochronowy z wysokości 5 kilometrów).

Po wybuchu wojny, 3 września 1939 r. Janina Lewandowska wraz z kolegami z Aeroklubu Poznańskiego wyruszyła w stronę Warszawy na platformie pociągu towarowego, chcąc dołączyć do oddziałów ewakuowanego na wschód 3. pułku lotniczego. Dalsze wrześniowe losy Lewandowskiej są związane z losami bazy - po ewakuacji do południowo-wschodniej Polski, najprawdopodobniej 22 września 1939 r. koło Husiatynia dostała się do radzieckiej niewoli. Trafiła do oficerskiego obozu jenieckiego w Ostaszkowie, skąd w listopadzie 1939 r. przeniesiono ją do Kozielska. W tym czasie nosiła już mundur podporucznika pilota, nadany jej jeszcze we wrześniu 1939 r. Uczestniczyła w tajnym życiu religijnym jeńców, m.in. wypiekała hostię do mszy oraz opłatek na Boże Narodzenie.

20 kwietnia 1940 r. została wywieziona z obozu (lista wywozowa NKWD nr 040/1) i 21 lub 22 kwietnia zamordowana w lesie między miejscowościami Gniezdowo i Katyń. Była jedyną kobietą - ofiarą zbrodni katyńskiej. Jej ciało zostało odnalezione i wydobyte trzy lata później przez Niemców, którzy po zajęciu tych terenów odkryli masowe groby z ciałami oficerów Wojska Polskiego. Niemcy, nie potrafiąc wytłumaczyć obecności kobiecych zwłok w masowym grobie, nigdy nie ogłosili nazwiska Lewandowskiej na liście ofiar Katynia.

Ukryte przez Niemców ciało podporucznik czasu wojny Janiny Lewandowskiej zaginęło. Jej czaszka została odnaleziona wiele lat po wojnie w pracowni anatomicznej Wrocławskiej Akademii Medycznej (do 1945 r. Zakładzie Medycyny Sądowej Uniwersytetu Wrocławskiego), dokąd została wywieziona przez prof. Gerharda Butza, członka międzynarodowej komisji nadzorującej ekshumację w Katyniu. Po identyfikacji w 2005 r. została złożona z honorami wojskowymi w grobowcu rodzinnym Dowbór-Muśnickich na cmentarzu w Lusowie. Wstępnym słowem Stefan wprowadził w temat filmu - jak okazało się temat trudny i niewygodny nawet teraz (filmu nie chciała wyemitować żadna stacja telewizyjna), ukazujący poprzez historię córki również konflikt między jej ojcem generałem Józefem Dowbór - Muśnickim a marszałkiem Józefem Piłsudskim. Dramaturgie

seansu filmowego potęgował fakt odbywającego się w budynku wesela - z jednej strony historia dramatycznie zakończonego życia, a z drugiej właśnie tworząca się jego historia... Po zakończeniu długo panowała cisza, ciężką kotarą oddzielając nas od radosnej, weselnej muzyki; jeszcze długo w wyobraźni pojawiały się dopiero co oglądane obrazy. Stefan wstał, wyciągnął klarnet i odegrał nutę do capstrzyku - tak już późno, my też musimy się kłaść spać, jutro daleka droga przed nami.

Pożegnaniom nie było końca - jeszcze jedno zdjęcie, jeszcze jeden uścisk dłoni, gdzieś w oku pojawiła się łza; do widzenia, do zobaczenia... głosy coraz bardziej ginęły w warkocie coraz to ruszających motocykli:
- Dziękujemy Ci Elu!
- Dziękujemy Ci Danku!

Wracaliśmy tą samą ekipą, raz po raz spoglądając w ołowiane niebo; gdzieś w połowie drogi uderzyła w nas ściana deszczu - na szczęście prowadzący nas Jacek dostrzegł budynek, w którym bezpiecznie mogliśmy się schronić. Deszcz bił w szyby coraz większymi kroplami. Wtem ktoś wskazał na drobną postać pędzącą na motocyklu wprost w ulewę

- To Szprycha!!!

Patrząc na nią, znikającą za szarą kotarą deszczu, przyszła mi na myśl Janina Lewandowska - skąd u nich tyle odwagi?

Dominik "Skura" Kamiński

Redagowała: Dominika Gratkowska

Stefan odgrywający nutę do capstrzyku



KOMUNIKAT



**Szukamy
osoby do współpracy
w zakresie pozyskiwania reklam.
praca zdalna**

Masz doświadczenie w marketingu, lub
czujesz, że możesz się sprawdzić?
- odezwij się do nas!

Propozycje prosimy wysyłać na e-mail:
swoimidrogami@interia.eu

PRZERWANA PODRÓŻ

**Zosia rozmawia
z Maćkiem Abramczykiem**

Witaj Maćku. Od naszej ostatniej rozmowy upłynęło trochę czasu. Co przez ten rok się zmieniło? Czy wszystkie plany udało się zrealizować?

Brak sponsorów na wycieczkę dookoła świata spowodował zmianę planów i tak zrodził się pomysł na „oldtimerem dookoła Bałtyku”.

Trasa wyglądała następująco: Warszawa – Kaliningrad – Kłajpeda – Ryga – Tallin – Narwa (złot) – Petersburg – Murmańsk – North Cape – Narvik – Oslo – Kopenhaga – Berlin – Poznań (złot na Malcie) – Warszawa – całość ok. 8 000 km.

Przed wyjazdem udało mi się również zaliczyć kilka zlotów: Super Rally (Wrocław), Brześć, Wolsztyn (40 lat minęło) i oczywiście Vulcaneria.

Jak wygląda sytuacja na dzień dzisiejszy?

Wojownik czeka na przegląd, a ja myślę o dokończeniu tego, czego nie skończyłem w tym sezonie. Mam nadzieję, że tym razem obędzie się bez „dodatkowych atrakcji”.

Twoja ostatnia duża podróż skończyła się dość niefortunnie. Proszę, przybliż naszym Czytelnikom, gdzie Cię znów porwały dwa kółka i dlaczego wyszło jak wyszło?

Tak jak wspomniałem wcześniej, głównym celem była daleka Północ, czyli Nordkapp, a że życie pisze swój scenariusz, to stało się to, co się stało, czyli wylądowałem w norweskim szpitalu.



Wypadek pokrzyżował Twoje plany. Jak do niego doszło?

Doszło do niego, gdy wracałem z North Cape. Fatalny asfalt, cały czas frezowany i koleiny, chwilowy brak koncentracji, kiedy postawiło mnie w poprzek drogi. Jedyna słuszna decyzja to kładę motor.

Torba z aparatami, którą miałem przewieszoną przez ramię, dostała się pomiędzy mnie i asfalt (aparaty całe), a u mnie

Jakie były jego konsekwencje?

Cztery złamane żebra z przemieszczeniem i w konsekwencji odma i dren.

Czy tamtejsza opieka medyczna stanęła na wysokości zadania?

Poza tym, że mieli problem z założeniem drenu (za trzecim razem się udało) to ok. Nasi lekarze nie mogą uwierzyć, że w szpitalu można tak karmić. Czuję się jak w Mariocie!

A co z Wojownikiem? Obrażenia były poważne?

Maleńkie blizny plus całe norweskie paliwo poszło do piachu.

Co działo się z nim podczas Twojego pobytu w szpitalu?

Odpoczywał w bezpiecznym miejscu – garażu pomocy drogowej.

Jak udało Ci się wrócić do kraju?

Mój klub zorganizował transport do domu (2 500 km w jedną stronę) z dwoma kierowcami (Andrzej i Karol). Zmieściliśmy się wszyscy, Wojownik też.

Czy udało Ci się już odzyskać formę sprzed wypadku? Wróciłeś do pełnej sprawności fizycznej?

Może ujmę to w ten sposób: kiedy wsiałam na motor, nic mnie nie boli ;)



Czy ta mało przyjemna przygoda ostudziła nieco Twoje zapędy podróżnicze?

Jedno doświadczenie więcej.

Trzeba dokończyć w 2014 to, czego nie zakończyłem w tym sezonie (z mocnym przytupem na Super Rally w Tallinie).

Jaką część trasy udało Ci się zrealizować?

Tylko połowę, w tym moją ulubioną część, Rosję.

Co z reniferami? Rzeczywiście są wszędzie?

Rzeczywiście są wszędzie. Trzeba bardzo uważać, bo nie noszą jaskrawych wdzianek (mają kolory maskujące) ;)

Leżąc w szpitalnym łóżku, z dala od bliskich, zdarzyło Ci się pomyśleć, że niekoniecznie było warto?

Raczej nie. Nie miałem takich rozterek. W sercu miałem tylko żal, że nie pojadę dalej.

Czego mogę/powinnam Ci życzyć na ten nadchodzący rok?

Mam kilka pomysłów na 200 i żeby nie musiał kończyć ich w sezonie 2015.

Dziękuję za rozmowę i mam nadzieję, że teraz będzie już tylko lepiej.
Dziękuję

 **Zosia**





MZ Stamtisch Ammerland

czyli jazda bez zaworów

autor: Michał Przybyła



Niemieckie słowo Stammtisch oznacza w wolnym tłumaczeniu stały termin. Miłośnicy dwusuwów z Zschopau, mieszkający w północno-zachodnim rejonie Niemiec, głównie w powiecie Ammerland i jego okolicach, spotykają się w każdy ostatni czwartek miesiąca w jednym z lokali w mieście Gießelhorst.

Nie jest to klub motocyklowy, choć na spotkania przybywa średnio dwudziestu motocyklistów, z których niektórzy znają się i wspólnie jeżdżą już wiele lat. Na tym terminie sprawa się na szczęście nie kończy. Każdy człowiek potrzebuje bratniej duszy, więc i ja nie omieszkam pojechać już na początku wiosny na pierwszą w sezonie wspólną wyprawę grupy do portów w Bremerhaven. Mimo że nie posiadam MZ-ki, a jedynie pamiętam czasy jej świetności z polskich ulic, zostałem przez Chłopaków od razu ciepło przyjęty. Jak się okazuje, duża część z nich wcale nie pochodzi z byłej NRD. Motocykle MZ były z oczywistych względów łatwo dostępne i bardzo popularne również wśród Braci zza zachodniej granicy. W pierwszy weekend września udało mi się też zająrzeć z synem na zlot jesienny MZ Stammtisch Ammerland w mieście Torsholt. Mimo że pogoda była katastrofalna, wziąłem udział we wspólnym wyjeździe. Przekonała mnie do tego niezwykle miła atmosfera (ta mentalna oczywiście), towarzysząca Chłopakom na każdym kroku. Myślę, że i w przyszłym sezonie uda mi się zaciągnąć aromatycznymi spalinami niemieckich dwusuwów. Chcecie dowiedzieć się więcej o tej grupie?

Zajrzyjcie na ich stronę, dostępną także w języku angielskim: <http://www.mz-stammtisch-ammerland.de/>

Michał Przybyła





Natalia na skuterze

czyli rozmowa o pasji i wolności, jaką dają jednoślady



autor: Paweł Szymański

Pisząc do „Swoimi Drogami” mam zawsze zapewnione poczucie niezależności. Nikt mi nic nie karze, nikt niczego nie żąda. Swoboda dziennikarska jest chyba jedną z najcenniejszych rzeczy w tej zabawie. Dlatego kiedy wybieram tematy, to wynikają one z moich własnych przemyśleń, fascynacji, czy spostrzeżeń. Wiem, że mogę bez żadnej presji mówić Wam to, co mi w duszy gra.

Czasami jednak temat sam przychodzi, albo nawet przyjeżdża, tak jak stało się to dzisiaj.

Warszawska kawiarnia na Placu Zbawiciela. Jest sobota przed południem, więc nie ma jeszcze za dużo ludzi. Siedzę na zewnątrz, niemal przy samej ulicy. W powietrzu przyjemne ciepło. Początek złotej, polskiej jesieni.

Obserwuję motocykle, słucham jak dudnią tłumiki. Przyglądam się skuterom. Coraz więcej się ich pojawia. To dobrze. Ludzie przekonują się do tego środka transportu. Nawet ignorant zauważy, że osoba na jednośladzie to czasami jeden samochód mniej w korku. Pełna symbioza. Sam zaczynałem od małego Piaggio.

W pewnym momencie na chodniku parkuje czarna Vespa. Pięćdziesiątka, zauważam po małej tablicy. Intrygujący jest napis na boku. Skuter jest z wypożyczalni.

Dziewczyna, która nią przyjechała jest ubrana normalnie, ale jednak elegancko. Bluzka, spodnie, ponczo, czerwone trampki i duży plecak. Chowa kask do kufra, przeczesuje rękami rude włosy i zaczyna rozglądać się w poszukiwaniu wolnego miejsca. Niestety, albo na szczęście, miejsca nie ma. Jedyne wolne krzesło jest przy moim stoliku. Od jakiegoś czasu zacząłem rozmawiać ze spokojem różne zrządzania losu i przestałem się dziwić rzeczom, które nie powinny się dziać, a jednak się dzieją. Tak samo z tym co zadziać się powinno. Na próżno człowiek czeka i obgryza paznokcie. Wstałem i zaprosiłem dziewczynę na wolne miejsce.

- Witaj, jeżeli nie masz nic przeciwko, to tu jest wolne.

- Jasne, że nie mam. Dziękuję.

Przysiadła się i zaczęła wyjmować z dużego skózanego plecaka mnóstwo rzeczy. Jakieś kosmetyki, laptopa, zeszyt, notes i dokumenty. Kiedy była zajęta sobą przyszedł mi do głowy szatański pomysł. Przyjechała skuterem, jest kobietą, raczej nie nastolatką. Na pewno ma swoją opinię o jednośladach i jeździe po mieście. Zrobię z nią wywiad!

- Mogę ci przeszkodzić – zapytałem.

- Tak słucham.

- Nie zrozum mnie źle, ale wpadł mi do głowy pewien pomysł. To znaczy, jeżeli masz trochę czasu.

- Podrywasz mnie?

- Nie, tak... Znaczący nie. Jakkolwiek to zabrzmiało, jestem redaktorem czasopisma motocyklowego „Swoimi Drogami”. To taki kwartalnik, który ukazuje się w Internecie.

- Mów dalej – zainteresowała się.

- Pomyślałem, że skoro jeździsz skuterem, to pewnie masz jakieś przemyślenia odnośnie jednośladów, innych kierowców, kultury jazdy. Ja mógłbym to teraz nagrać na dyktafon, a potem spisać i w następnym numerze zamieścić z Tobą wywiad. Oczywiście dam Ci wcześniej do autoryzacji.

- Ha, ha. Jeszcze nie udzielałam wywiadu.

- No to możesz zacząć od tego dla naszego kwartalnika. Pogadamy o skuterach. Co Ty na to?

Chwilę się zastanawiała, ale dało się odczuć, że chyba nie ma ochoty na wypełnianie papierów i pracę.

- Zgoda, pytaj – upiła łyk kawy i odwróciła w moją stronę.

Natalia
czyli rozmowa o pasji i wolności jaką dają jednoślady na skuterze



- **No dobrze, ja mam na imię Paweł, a ty?**

- Natalia, Cześć.

- **Jak przedstawiłabyś siebie czytelnikom?**

- Zakochana bez pamięci w jednośladach (śmiech). Wiem, trochę ogólnie.

- **W takim razie powiedz coś więcej o sobie.**

- Muszę się cofnąć do roku 2005, kiedy to kupowałam mieszkanie w centrum Warszawy. Mieszkanie to miało bezpośrednie wejście z ulicy i ogromny hol na parterze, pierwsze o czym wtedy pomyślałam, to że kupię sobie skuter. Porzucę swoje cztery kółka na rzecz całkowitej wolności na jezdni. Będę jeździć pomiędzy samochodami stojącymi w korkach i uśmiechać się do kierowców. Będę parkować na chodnikach i nie będę musiała za to płacić. Wiatr będzie rozwiewał moje włosy, a silnik będzie zagłuszał wszystkie myśli. Dziś wiem, że jednak jest trochę inaczej.

- **Co znaczy, że jest inaczej?**

- Nie mam czasu na uśmiechy do stojących w korkach kierowców samochodów, a silnik jednak nie zagłusza moich myśli. Ale i tak jest więcej plusów niż minusów wynikających z jazdy na skuterze. Nie muszę się martwić czy znajdę miejsce dla swojego pojazdu, bo zawsze je znajduję. I faktycznie, nie muszę płacić za postój w strefie płatnego parkowania w Warszawie. Wiatr przyjemnie rozwiewa moje włosy, a i miło chłodzi w upalne dni. Chyba nie muszę dodawać, że im szybciej jadę, tym klimatyzacja lepiej działa (śmiech). Ale to wszystko było mi dane dopiero tego lata, dokładnie osiem lat później od pierwszej myśli o posiadaniu i korzystaniu z przyjemności jednoślada.

- **To jakby nie patrzeć, trochę trwało, zanim zrealizowałaś swój pomysł o skuterze. Kupiłaś chociaż tamto mieszkanie?**

- Nie, nie kupiłam mieszkania, a co za tym idzie nie kupiłam też skutera.

- **Ale przyjechałaś tutaj czarną Vespą. Wiadziałam jak parkujesz.**

- Dokładnie na niej przyjechałam (spojrzała na swój skuter i uśmiechnęła się).

- **Czyli jednak skuter gdzieś zaistniał w twoim życiu?**

- Przeznaczenie. Moja pasja obudziła się we mnie na nowo w tym roku. Umówiłam się z dawno nie widzianą koleżanką Patrycją na kawę i ciastko. Kiedy kończyłyśmy spotkanie, podjechał mężczyzna na motorze. Wtedy wszystko powróciło. Serce na widok jednoślada zaczęło bić szybciej. Uszy usłyszały warkot silnika, a oczy zabłysnęły. Ale od początku. Mężczyznę tym okazał się chłopak mojej koleżanki, który po nią przyjechał.

Zaparkował. Zdjął kask, rękawice i przywitał się z nami. Nie wiem już, czy odruchowo, czy rozmyślnie popatrzyłam na koleżankę, na jej chłopaka i na motor. Najpierw powiedziałam, a potem pomyślałam – co zdarza mi się wyjątkowo rzadko – czy mógłby mnie przewieźć. On zaskoczony spojrzał na Patrycję, ona na mnie i z uśmiechem skinęła głową. Już kiedy ubierałam się na motocykl czułam podniecenie. Przepraszam za to słowo. Myślałam wtedy - szybciej, szybciej mnie ubieraj mój kolego. Nie patrz tak na mnie. Dokładnie tak wtedy pomyślałam. Coś mówił. Chyba dawał mi jakieś instrukcje. Ja chciałam jak najszybciej wsiąść i pojechać, a ten mi tu jakiś wykład robi, myślałam. Tego samego wieczora, kiedy stałam w korku w samochodzie, a obok przemknął szczęśliwy człowiek na swojej maszynie, zazdrościłam. Jednak właśnie kropką nad i było to spotkanie z koleżanką i przejażdżka po Warszawie. Zakochałam się od drugiego wejrzenia.

- **A jak przejażdżka, udana?**

- Usiadłam, objęłam chłopaka koleżanki. Ten spojrzał w lewo, w prawo i jeszcze raz w lewo i ruszyliśmy. Prędkość, dźwięk silnika, zapach jego skórzanej kurtki. Mój dotyk, chociaż przez rękawice, jego motoru, oczy ludzi skierowane na nas mknących przez ulice Warszawy, a do tego mój uśmiech i radość małej dziewczynki. Mówię Ci, z wrażenia nie spałam całą noc, a rano wiedziałam, że też tak chcę.

- **Tylko droga od małego skutera do poważnego motocykla, to jednak trochę nauki i czasu. I jeszcze jedno. Postaraj się używać terminu motocykl, a nie motor.**

- W porządku, wracam do mojej myśli, którą mi przerwał (gniewne spojrzenie). Od czegoś trzeba zacząć. Najpierw na tydzień wynajęłam Vespę. Nigdy wcześniej nie prowadziłam skutera, a tu nagle stoi przede mną i mam na nim zaraz jechać. Miły pan z wypożyczalni wytłumaczył mi wszystko co i jak. Pamiętam jak powiedziałam, że dla mnie ważne jest gdzie się dodaje gazu i hamuje. Uśmiechnął się tylko. Nałożyłam kask, usiadłam i odjechałam. Ja Natalia, nigdy nie jeździłam, a tu, ot tak po prostu wsiadłam i pojechałam.

- **I tak za pierwszym razem wszystko wiedziałas? Nie chce mi się wierzyć, że ktoś siada na jednośląd bez żadnej praktyki i jedzie w miasto. Wszystko poszło tak łatwo?**

- Oczywiście, że nie. Pierwsze z czym miałam problemy to zakręty. Mój pierwszy wyglądał śmieszno-komicznie. Zamiast ładnie

wjechać na zewnętrzny pas to przecięłam wszystkie trzy i wylądowałam na wewnętrznym (śmiech). Nie rób takiej miny, a czy twoje początki były lepsze?

- **Masz rację, nie. Do dzisiaj pamiętam jak po wywrotce na starej MZ moja noga była najpierw fioletowa, a potem cała sina. Ale co było dalej z tymi początkami?**

- Podjechałam na parking najbliższego centrum handlowego, aby się „rozjeździć” przez godzinę według wskazań pana z wypożyczalni. Szczerze mówiąc, po pół godzinie opanowałam wszystko. Zakręty, kierunkowskazy, które trzeba włączyć, a później niestety wyłączyć. Przyśpieszałam i nagle hamowałam. Robiłam ósemki pomiędzy latarniami. Mam takie wrażenie, że już zawsze będzie mi bajecznie na jednośladzie.

- **Zanim jednak w myślach przesiądziesz się na motocykl, to zostanemy jeszcze przy Twojej Vespie. Powiedz, co najbardziej podob Ci się w jeździe na skuterze?**

- Święty spokój (śmiech). Trzymam dwie ręce na kierownicy, telefon i komputer schowane w plecaku. Co mnie wtedy interesują smsy, emaile, albo że ktoś pilnie do mnie dzwoni. Jestem ja i mój skuter. Nic mi więcej do szczęścia nie potrzeba. A tak serio, to daje mi wolność umysłową i swobodę w poruszaniu się, której nie mam jeżdżąc samochodem. Relaks, przyjemność, satysfakcję i wielką radość.

- **A jak czujesz się w warszawskich korkach? Przecież ruch w mieście jest spory?**

- Jak ryba w wodzie! Przez całe moje życie mieszkam w mieście. Tłum ludzi na chodnikach, zatłoczone ulice, gwar. To to, co lubię. Gdybym miała powiedzieć co bardziej preferuję, jazdę w korkach, czy po pustych ulicach, wybrałabym to pierwsze. Kierowcy są bardzo uprzejmi, robią miejsce jednośladowi. Przemykam wtedy pomiędzy samochodami, omijając czasem kilometrowy korek w mniej niż minutę i jadę dalej. Czasem zamieniam parę zdań, albo raczej panowie zamieniają ze mną kilka zdań. Uśmiechają się, puszczają oko, więc i ja się uśmiecham ale oka nie puszczam.

- **A to dlaczego?**

- Bo mam na nosie słoneczne okulary, więc i tak by tego nie widzieli. A co ważniejsze, nie podrywam ale mnie mogą podrywać.

- **Bardzo dużo się ostatnio poprawiło w relacjach pomiędzy kierowcami samochodów i jednośladow, ale chyba nie chcesz mi powiedzieć, że wszyscy są uprzejmi? Sam jeżdżę codziennie i wiem coś o tym.**

- Masz rację. Jeżdżę dopiero od początku



lipca tego roku i zdarzyły mi się tylko dwa niemiłe incydenty. Raz ominęłam wszystkie samochody stojące na czerwonym świetle i ustawiłam się na lewoskręt. Pani, która stała jako pierwsza była z tego faktu niezadowolona i podjechała bliżej wymijając mnie, aż wjechała na przejście dla pieszych. Pomyślałam wtedy, jedź jak ci się tak śpieszy. A drugi raz to był mężczyzna. Stałam jako pierwsza na skrzyżowaniu i czekałam na zmianę światła. Jak tylko się zmieniły to ruszył na mnie z impetem prawie spychając na chodnik. Cóż, są na świecie głupcy i ignoranci, ale ja jestem ponad to. Gdybyś mnie o to nie zapytał, nawet bym o tym nie wspomniała.

- A przydarzył ci się już jakiś śmieszny incydent na skuterze?

- Nie wiem czy można go nazwać śmiesznym, bo komu jest do śmiechu jak jest przemoczony do suchej nitki? Ale z perspektywy czasu, gdy przypominam sobie jak musiałam wyglądać w tym deszczu to rozumiem panów, którzy na mnie cmokali. Teraz wożę w plecaku pelerynę. Mimo wszystko jednak planuję inną karierę niż miss „mokrego podkoszulka”.

- Bardzo pięknie opowiadasz o swojej pa-sji. To rzeczywiście chyba twoja miłość od pierwszego, przepraszam, drugiego wej-rzenia. Jakie pomysły na przyszłość? Będziesz dalej jeździć?

- Mam nadzieję, że w przyszłym roku już na motocyklu. Chcę zrobić prawo jazdy kategorii „A” i przesiąść się na prawdziwy, duży jednoślad. Vespa to dla mnie przystawka przed daniem głównym. Niestety dopiero w przyszłym roku. Zmienia się już pogoda, więc szanse na prawo jazdy i motocykl w tym roku są znikome. Oby ta piękna jesień trwała jak najdłużej. Wiesz, wstaję rano, jem śniadanie, prysznic, ubieram się, pakuję plecak wsiadam na skuter i jadę do kawiarni popracować. Co raz zerkam na moją Vespe zaparkowaną na chodniku. Cieszy mnie jej widok i wiem, że zawsze będzie już cieszył. Jednak kiedyś będzie coś innego. Większego, szybszego i mogę tylko żałować, że mieszkamy w klimacie umiarkowanym. Sprzyjająca aura się kończy i trzeba znów przesiąść się do samochodu. Ale po każdej zimie przychodzi wiosna i znów będę jeździć.

- Mówisz już nawet jak rasowa motocyklistka. Zobaczysz, będziesz wyglądać za okno i czekać jak stopnieje śnieg. Jak człowiek już złapie tego bakcyła, to będzie w nim siedział do końca życia. Powiedz na koniec, czego w imieniu redakcji „Swoimi Drogami” mógłbym ci życzyć?

- Może tego co każdemu poruszającemu się na jednośladzie. Aby zima była jak najkrótsza (uśmiech), i abym w przyszłe lato mogła do tej kawiarni podjechać na motocyklu.

- W takim razie życzę tego tobie, sobie i wszystkim poruszającym się na jednoślada-dach. Dziękuję ci za spotkanie, to było bardzo miłe przedpołudnie.

- To ja dziękuję tobie za rozmowę.

Pożegnałem się z Natalią i podziękowałem za możliwość rozmowy. Nie wziąłem numeru. Zaraz, nie wziąłem numeru!? To jak mam teraz autoryzować wywiad? Chyba pozostaje mi częściej przyjeżdżać do tej kawiarni na Placu Zbawiciela i liczyć na ponowne spotkanie.

Suplement.

Jak się później okazało, Natalia Bukowska przyjeżdżała do kawiarni na Pl. Zbawiciela i pracowała. Jednak nie była to monotonna praca. Natalia kończy właśnie pisać swoje dwie książki, ponadto prowadzi interesujący blog zabazielona.pl

Natalia Bukowska / Paweł Michał Szymański

Zdjęcia: Michał Badowski

Dziękuję panu Edwardowi Dargiewiczowi, właścicielowi Galerii Funky na Pl. Zbawiciela 2 za dobrą kawę i czekoladę.

Chopper Magazin

PISMO DLA MOTOCYKLISTÓW

BIKES BLACK LEATHER ROCK'N'ROLL



Najtańsza działka adrenaliny w mieście!



Znajdź nas na FACEBOOK'u

Dostępny w salonach



KOGUT TASMAŃSKI

autor: Grzegorz Kogut



Gdzie diabeł nie może, tam Koguta pośle. Choć nie do końca jest to zgodne z prawdą, gdyż w miejscu, do którego wybrałem się tym razem, czego jak czego, ale diabłów na pewno nie brakuje. Chodzi oczywiście o diablę tasmańską i ich ojczyznę Tasmanię, która jakby na przekór zamieszkującym ją diabełkom przypomina bardziej raj niż piekło.

Wyruszę z Nowego Jorku i już po trzech dniach podniebnej tułaczki docieram do Australii. Pierwsze wrażenia pozytywne. Odpowiadając sam sobie na pytanie z wczesnego dzieciństwa, czy ludzie nie odpadają pod spodem globusa, muszę stwierdzić, że nie odpadają.

Ruch lewostronny, korki, tramwaje i niemiłosierny skwar. Oto pierwsze wrażenia z jazdy motocyklem po Melbourne. I ja myślałem, że w Afryce było gorąco... Na szczęście mor-

ska bryza przynosi nieco ochłody podczas rejsu do Tasmanii. Wieczorny wietrzyk oraz gwiaździste południowe niebo towarzyszą mi podczas całonocnej przeprawy przez cieśninę Bassa. Krzyż południa, podobnie jak całe tutejsze nocne niebo, robi na mnie olbrzymie wrażenie. Patrząc w te obce gwiazdozbiory wydawać by się mogło, że człowiek znalazł się na innej planecie. Zresztą pierwsze spotkania z tutejszymi zwierzakami jakby utwierdzają w tym przekonaniu.

Po całonocnej żegludze "Spirit of Tasmania" dobił do Devonport. Po zjechaniu motocyklem z fajby zacumowałem w portowej kafejce, aby opracować plan dzisiejszej jazdy. W końcu zaczyna się właściwa wyprawa. Dziś kieruję się na wschodnie wybrzeże w stronę St. Helens i Scamander, gdzie mam zamiar przenocować. Po drodze jednak oprócz kilku historycznych miasteczek chciałbym zaczepić o Park Narodowy Narawntapu.

Czas ruszać w drogę, początkowo asfaltem, ale gdy poranna mgła opada asfalt szybko się nudzi i postanawiam jechać podzielnymi oraz polnymi drogami, przecinając pastwiska wypełnione owcami oraz byłem rogiatym. Co jakiś czas spotykam rozjechane dzikie zwierzęta, głównie małe odmiany kangurów. Jadąc polnymi drogami tu i ówdzie przejeżdżam przez farmy dosyć rzadko rozrzucone po tym słabo zaludnionym terenie.

W końcu dotarłem do Narawntapu. Busz oraz dochodzące z krzaków odgłosy przywozły na myśl Park Jurajski. Po zaparkowaniu motocykla ruszyłem w gęstwinę w poszukiwaniu dzikiego zwierza. Przedzierając się ze szczególną ostrożnością przez tę różnorodną roślinność starałem się wypatrzyć jakieś zwierzęta. Dotarłem w końcu do ukrytej budki, z której można było obserwować miejscowe ptactwo pływające beztrząs po jeziorze... lub czasami nie całkiem beztrząs, gdy jeden ptak krzywo spojrzał na drugiego... W miarę zapuszczania się głębiej w busz pojawia się coraz więcej pajęczyn i coraz częściej zauważam złowieszczo wyglądające pajaki, które wydają mi się groźnie przyglądać. W końcu wpadam w ich sidła i po wyplataniu się z wielkiej pajęczyny oraz upewnieniu się, że nie mam na sobie żadnego ośmionogiego, dybającego na moje życie pasażera na gapę stwierdzam, że czas już wracać.

W drodze powrotnej pierwszy mały kangur przebiegł mi ścieżkę i szybko czmychnął w krzaczory. Zadowolony wróciłem do motocykla i wyluzowałem się myśląc, że nie muszę już uważać na węże, pajaki i inne niebezpieczeństwa. Jednakże wywieszka na parkowej ubikacji szybko wyprowadziła mnie z błędu. Najwidoczniej miejscowy kibel jest jednym z ulubionych miejsc dużego węża tygrysięgo, który sieje strach wśród korzystającej z toalety gawiedzi. Tak więc w największym skupieniu załatwiłem,





co miałem do załatwienia i znów wskoczyłem na mego rumaka. Po rundce przez parkowe szutrówki wróciłem na szosę, udając się dalej na wschód. Jazda była przyjemna i relaksująca, niemniej zbliżała się pora wieczorna, a ja wjechałem w kolejny dziki las, który wraz z nastaniem mroku zaprowadził mnie w góry. Droga opustoszała, a jedynymi towarzyszami mej podróży pozostały paprocie wielkości dwupiętrowych budynków oraz sympatyczne zwierzaki coraz liczniej wychodzące z ukrycia. W końcu zmęczony dotarłem do hotelu i wkrótce zapadłem w głęboki sen.

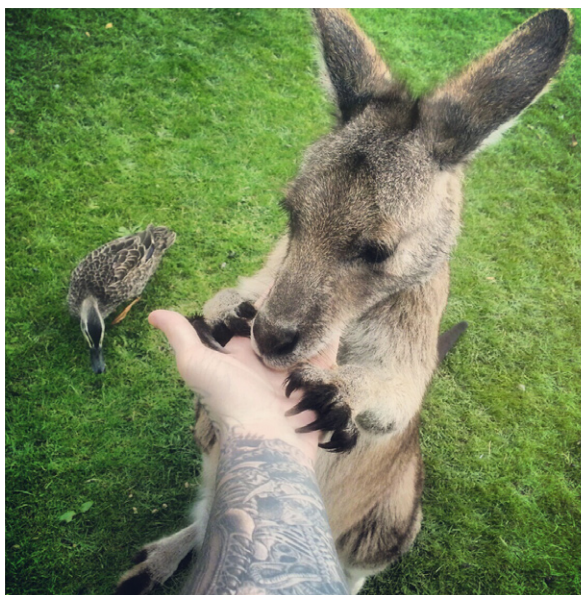
Po wymeldowaniu z hotelu ruszyłem upolować jakieś śniadanie. Wyboru dużego nie było. Jedyny miejscowy sklep połączony ze stacją benzynową i kawiarnią stanął jednak na wysokości zadania i po wchłonięciu uda baraniego i kilku innych solidnych przekąsek ruszyłem na północ w kierunku Parku Narodowego Mount William. W górę poleciałem szutrówką przez dżunglę w nadziei na spotkania bliskiego stopnia z ciekawymi przedstawicielami lokalnej flory i fauny. Nie zawiodłem się. Mniej więcej w połowie drogi dołączył do mnie potężny tasmański orzeł bielik, który ni stąd ni zowąd wyleciał z lasu i zaczął szybować kilka metrów przed moim motocyklem. Przez kolejne kilka długich sekund Tasmański Orzeł Bielik oraz Nowojorski Orzeł Biały poruszali się w szyku motocyklowym. Miejscowy prowadził kolumnę, natomiast ja ją zamykałem. Po kilku sekundach tego niecodziennego widowiska orzeł pozwolił mi się nieco zbliżyć, następnie podciągnął lot i wzbił się w niebo pozostawiając mnie oniemiałego z podziwu. Coś takiego może zdarzyć się chyba tylko raz w życiu. Można by zaryzykować stwierdzenie, że przez ten krótki czas człowiek i motocykl znajdowali się w idealnej harmonii z naturą.



Po około 50 kilometrach offu dotarłem na cypelek Eddystone Point, gdzie oprócz malowniczej kamienistej plaży można również podziwiać starą latarnię morską. Po krótkiej przerwie postanowiłem wracać. Powoli czas zmierzać w stronę noclegu, kolejne 50 km offem, a następnie około setki asfaltowymi serpentynami ciągnącymi się nad pięknymi zatokami wzdłuż wschodniego wybrzeża. Do Bicheno dotarłem tuż przed zmrokiem. Okazało się, że domek, w którym mam nocować znajduje się na wzgórzu tuż przy lesie, a z wysokości rozciąga się powalający widok na ocean. Na podwórku powitały mnie kangury i króliki z pobliskiego lasu, które jednak na dźwięk motocykla postanowiły oddalić się w podskokach. Był to dzień pełen wrażeń... sen nadszedł niepostrzeżenie...

Znów nastał ranek, zatem pobudka i pakowanie. Ostatni rzut okiem ze wzgórza na lśniąca w słońcu błękitną zatokę i w drogę. W drogę niezbyt daleką, przynajmniej na razie, ponieważ w Bicheno trzeba odwiedzić rezerwat diabłów tasmańskich. W końcu nadarza się długo oczekiwana okazja spotkać diabła oko w oko. Dobrze trafiłem, gdyż zbliża się pora karmienia i za pół godziny diabły "zasiadają do stołu". Oprócz sztandarowego zwierzaka występującego na wolności już tylko w Tasmanii, miałem okazję podziwiać również pozostałe ciekawe stworzenia, które wyewoluowały w tej części świata. Kangury okazały się bardzo przyjaźielskie i dosłownie jadły zakupioną w pobliskim sklepiku karmę z ręki. Na podziwianiu miejscowego zwierzyńca spędziłem większą część dnia, tak więc do kolejnego noclegu dotarłem grubo po zapadnięciu zmroku. Nic tak nie relaksuje jak nocna jazda po opustoszałych leśnych serpentynach... Lampka tasmańskiego wina przed snem dodała przysłowiową kropkę nad i...

Noc spędziłem w zacisznej drewnianej chatce nad zatoką w Port Arthur. Po szybkim śniadaniu ruszyłem w poszukiwaniu atrakcji. Po kilku kilometrach skręciłem w las i drogą szutrową pogałem rumaka do Tasman National Park. Muszę przyznać, że 25 kilometrów lekkiego off-roadu szybko mnie obudziło, mimo braku porannej kawy poczułem się bardzo rześko. Nie ma to jak mżawka w dżungli połączona ze świeżym leśno-morskim powietrzem i jazdą po żwirowych serpentynach. Ale co się odwlecze, to nie uciecze. I na kawę przyszła pora, a jeśli kawa to najlepiej w towarzystwie diabłów



tasmańskich i kangurów w pobliskim rezerwacie. Okazało się, że dzisiejszy rezerwat ma jeszcze więcej zwierzyny niż wczorajszy, diabły tasmańskie były bardziej towarzyskie niż poprzednio, o kangurach nie wspominając. Po wejściu na kangurze terytorium powitała mnie cała zgraja uszatyh koleżków. Czas ucieka. Trzeba powoli ruszać w stronę Hobart, stolicy Tasmanii. Po drodze zatrzymuję się jednak na słynącym ze świeżych raków targu rybnym w rybackiej wiosce Dunalley. Mimo iż nazwa Fish Market kojarzy się z czymś dużym, na miejscu zastałem małą szopę na skraju przystani rybackiej. Niestety raków nie było, ale mimo wszystko wyzerka była wyśmienita. Zamówiłem dzisiejszą specjalność, czyli mieszaninę smażonych miejscowych ryb i kalmarów wraz z frytkami zawiniętą w świeżą dzisiejszą gazetę. Jedzonko paluszki lizać. Trzeba przyznać, że ryba z frytkami zyskuje tutaj całkiem nowy wymiar.

Czas ruszać dalej. Chciałbym dziś dotrzeć do stolicy nieco wcześniej i trochę odpocząć

przed dniem jutrzejszym. Zatem po drodze minimalna liczba przystanków. Jednak, gdy zobaczyłem drepzącą poboczem i kiwającą się zabawnie na boki kolczatkę, musiałem się zatrzymać i uwiecznić tego jajorodnego ssaka na fotografii. W końcu niecodziennie spotyka się skrzyżowanie jeża z Pinokiem. Cały dzień pogoda była raczej barowa, ale w miarę zbliżania się do Hobart mżawka zaczynała przemieniać się w deszcz. Na szczęście nie był to deszcz rzęsimy i do celu dotarłem stosunkowo nieprzemoczony. Dziś nocuję w wiktoriańskim, wypełnionym antykami domu na wzgórzu, z widokiem na miasto i przykrytą chmurami, przypominającą wulkan (a w rzeczywistości będącą niedoszłym wulkanem wypchniętym przez lawę, która nigdy nie wydostała się na zewnątrz) górę Mount Wellington.

Kolejnego dnia, po obfitym śniadaniu przygotowanym przez gospodarzy z owoców wyhodowanych w przydomowym ogródku, ruszam w dalszą drogę. Dziś przecinam całą Tasmanię jadąc z Hobart aż do Queenstown

i Strahan na zachodnim wybrzeżu. Niebo wciąż pochmurne, ale co tam... z cukru nie jestem.

Wciąż nie mogę przestać myśleć o wczorajszej rybnej uczcie, tak więc zjeżdżam w New Norfolk przy pierwszej przydrożnej tawernie i zamawiam rybę dnia. Dziś padło na rekina... Słynny monolog z pewnego polskiego filmu "...w życiu trzeba być rekinem, albo zjedzą Cię inne rekiny..." nie sprawdził się w przypadku koleżki na moim talerzu. Został pożarty przez Koguta.

Po wyśmienitym posiłku wskakuję z powrotem na szosę przecinającą kilka parków narodowych, takich jak: Walls of Jerusalem National Park, Franklin-Gordon National Park oraz Cradle Mountain-Lake Clair National Park. Roślinność oraz sceneria, jak również ukształtowanie terenu, zmieniają się cały czas, a co za tym idzie również pogoda. Od słonecznych dolin po okryte chmurami i mgłą góry. Raz po raz trzeba dostosowywać skafander do warunków atmosferycznych i temperatury. Tubylcy niejednokrotnie ostrzegali mnie przed szybkimi, wręcz błyskawicznymi zmianami pogody w Tasmanii. Dziś przekonałem się na własnej skórze, że wcale nie żartowali.

Mimo częstych zmian krajobrazu wszystkie leśne rejony parków łączyła jedna wspól-

na cecha, a mianowicie mocny, ale zarazem bardzo przyjemny zapach. Nie potrafiłem go jednak zidentyfikować. Przez całą drogę odnosiłem wrażenie, że ktoś w pobliżu pali jakieś zapachowe kadzidełka.

Co jakiś czas na przydrożnych polanach można było zaobserwować białe blokowiska uli. Podobno to dzikie pszczoły, ale moim skromnym zdaniem jak na dzikie pszczoły bardzo dobrze znały się na stolarce...

Generalnie dzikiej zwierzyny dziś na drodze widać nie było... Do czasu. Myślałem, że już nic mnie tutaj nie zdziwi, a tu masz babo placek! Ostre hamowanie... uff, udało się... na drodze stoi i patrzy na mnie stado zdobnych w biel, czerń i czerwień dzikich kogutów. Siedem kogutów i ani jednej kury. Widocznie załatwiali jakieś męskie i prawdopodobnie nie do końca legalne interesy, bo wszyscy jak jeden mąż rzucili się do ucieczki. Zanim zdążyłem sięgnąć po aparat niko go już nie było, tak więc materiał dowodowy z tego zajścia nie istnieje...

Zbliżał się wieczór, a teren robił się coraz bardziej górzysty. W końcu w dolinie, pośród wijących się serpentyn, pojawiła się górnicza osada Queenstown. Miejscowość wyglądała na opustoszałą, a budynki jakby wyrwane z innej epoki. Całe miasteczko generalnie wyglądało jakby z innej bajki... Od-

nosiło się wrażenie, że prawdziwa nazwa tej osady to Ghost Town, czyli miasto duchów, a nie Queenstown. Na szczęście udało mi się zatankować i pogałem dalej na zachód w kierunku Strahan, gdzie "za górą, za lasami" miałem spędzić ostatnią noc na tej odizolowanej od świata wyspie. Queenstown opuściłem w promieniach zachodzącego słońca, które kolorowo rozświetliło górski nieboskłon. Do Strahan dotarłem tuż przed zmrokiem, spóźniłem się jednak o całą minutę, gdyż sklep monopolowy właśnie został zamknięty, a piwko po całodziennej jeździe motocyklem byłoby przyjemną kulminacją pobytu w Tasmanii. Generalnie na wyspie żyje bardzo mała populacja i życie nocne raczej tutaj nie istnieje, a wszystkie sklepy zamykają około 20-tej. Jeśli nie udało się zrobić zakupów w ciągu dnia, w tym przypadku dnia spędzonego w dżungli, to niestety szach-mat.

Na szczęście smażalnia ryb nad przystanią była jeszcze otwarta. Zamówiłem rybę, którą miejscowi nazywają "chicken". Ryba bardzo smaczna, jednak zaświadczam! Była to ryba, a nie kurczak, jak sugerowałyby to nazwa.

Mimo iż sklep monopolowy, a raczej butelkowy, jeśli przetłumaczyć dosłownie tutejszą nazwę "bottleshop", był już zamknięty, dobrzy ludzie w smażalni wskazali mi drogę



do jedyne go miejscowego baru, gdzie jeszcze przez pół godziny będzie szansa kupić piwko. Bar znalazłem bez trudu, zaopatrzyłem się w kilka butelek, które karczmarz zapakował w reklamówkę tłumacząc mi jednocześnie, że tak naprawdę nie wolno mu sprzedawać na wynos o tej porze i jeśli policja mnie zatrzyma i zapyta, co mam w reklamówce, mam odpowiedzieć: "króliki" – podobno jedyny policjant w tym małym zaludnionym rejonie wie, o co chodzi...

Skoro na rybę mówimy tutaj kurczak, a na piwo króliki, postanowiłem nie zagłębiać się w głębsze rozmyślenia i przejść nad tym wszystkim do porządku dziennego, po raz kolejny przyznając sam przed sobą, że nic z tego nie rozumiem.

Dziś ostatnia noc na wyspie. Żał będzie opuszczać krainę dziwnych stworzeń i obyczajów, jaką bez wątplenia jest ten specyficzny zakątek świata.

Ostatni dzień spędzam w siodle, pędząc rumaka z powrotem do portu. Droga prowadzi co prawda przez kilka parków, więc na brak widoków nie można będzie narzekać, niemniej ostatni dzień napawa smutkiem. Jadąc delektuję się widokami, starając napatrzyć się niejako na zapas. Do portu docieram stosunkowo wcześniej zajmując przyzwoite miejsce w kolejce na prom. Okazuje się, że nie ma to jednak większego znaczenia, gdyż przed samym załadunkiem wszystkie motocykle i tak zostaną zgrupowane w jednym miejscu, aby można je było załadować za jednym zamachem. Ma to sens, gdyż motocykle mają wydzieloną swoją część ładowni. Dzięki takiemu manewrowi załadunek przebiega dosyć sprawnie i w rezultacie motocykle szybko lądują na statku. Teraz czas na posiłek, ugaszenie pragnienia i zasłużony odpoczynek. Po wyjściu z portu fale powoli kołyszą mnie do snu. Obudzę się dopiero w Australii, skąd za kilka dni polecę z powrotem na północną półkulę...

I tak, po spędzeniu 50 godzin w samolotach i pokonaniu drogą powietrzną około 42 tys. km, po to tylko, żeby przejechać się motocyklem po Australii i Tasmanii, wróciłem do domu. Było przepięknie. Kiedyś jeszcze tam wrócę.

Grzegorz Kogut

Unia Polskich Motocyklistów Świata
ORZEL BIAŁY
Oddział Nowy Jork
www.orzelbialny.com



MOTOCYKLEM PO EUROPIE

20 tras od Bałtyku po Adriatyk



autor: Hubert Pawłowski

Początek zimy to zazwyczaj dobry czas na podsumowanie sezonu. Przyjemnie jest powspominać minione imprezy, a przede wszystkim podróże motocyklowe, które w tym okresie udało się szczęśliwie zrealizować. Te wspomnienia będą musiały nam wystarczyć na całą długą zimę.

To także dobry moment, aby zaplanować sobie wyprawy na nowy, dopiero nadchodzący sezon. Pozostaje niestety odwieczny problem: gdzie szukać inspiracji i informacji? O ile bowiem krajowe, nawet kilkudniowe wypadki, mogą się jakoś obyć bez szczegółowego przygotowania, o tyle wyjazd zagraniczny należałoby porządnie zaplanować; na tym etapie pod górkę zwykle mają początkujący podróżnicy, bowiem doświadczenie jest to coś, co posiada się chwilę po tym, gdy było nam naprawdę bardzo potrzebne.

Teoretycznie wszystko dziś można znaleźć w Internecie. Jednak najpoważniejszą jego wadą, o której wspominał

już nieodżałowanej pamięci Stanisław Lem, jest to, że każdy może w nim publikować, co mu się żywnie podoba. Na dodatek zwykle mniej lub bardziej anonimowo. W efekcie tylko bardzo niewielka część zawartych w nim informacji może być do czegoś przydatna.

Dużo bardziej wiarygodne i przydatne są różnego rodzaju publikacje, a wśród nich wysoką pozycję mają wszelkiego rodzaju przewodniki dla podróżników motocyklowych.

Jeden z nich, „Motocyklem po Europie. 20 tras od Bałtyku po Adriatyk”, trafił niedawno w moje ręce. Przyznaję szczerze, że początkowo nie wzbudził we mnie szczególnego entuzjazmu. Być może wynika to z faktu, że w mojej kolekcji znajduje się już spora ilość „podobnych” publikacji, zarówno krajowych jak i zagranicznych. Zwykle reprezentują one w mniejszym bądź większym stopniu dwie skrajności. Jedne są mniej lub bardziej elegancko wydany relacjami z podróży zaopatrzone tylko w naniezione na niewielkie mapki trasy przejazd-

du i wtrąconymi gdzieniegdzie w długi tekst numerami dróg, czasem nawet wydane w sporym formacie i twardych okładkach, do tego z ogromną ilością zdjęć typu „ja i motocykl”. Ciężko korzystać z nich w podróży, poza tym ze względu na ich format i oprawę ryzykuje się ich zniszczeniem. Inne – odwrotnie. Są formatu kieszonkowego, specjalnie wzmocnione, lecz niemal jedyne dane, jakie zawierają to mapki, numery dróg oraz odległości pomiędzy miejscowościami; czasem także koordynaty GPS. Próżno szukać w nich jakichś szczegółowych informacji odnośnie mijanych obiektów czy miejscowości. A podobno podróże kształcą, dają możliwość poznawania świata i siebie...

Z takim oto nastawieniem zabrałem się więc do lektury świeżo otrzymanej książki. Jednak po jej przeczytaniu muszę przyznać, że autorom udało się wypracować „złoty środek”. Okazało się, że można stworzyć przewodnik, który mimo iż zawiera niesamowitą ilość informacji na temat krajów, miejscowości

i zabytków oraz cudów przyrody, jakie będzie nam dane zobaczyć na trasach zaplanowanych w nim podróży, nie przytłoczy nas tekstem. Sam opis tras jest bardzo szczegółowy. Oprócz standardowych numerów dróg oraz nazw miejscowości i odległości między nimi, nie zabrakło także dokładnych i przejrzystych instrukcji dojazdu do obiektów wartych zobaczenia, które znajdują się nieco dalej od uczęszczanych szlaków i czasem ma się wrażenie, że zostały celowo ukryte przed turystami. Zdjęcia są takie, jakich w przewodniku oczekuję – niewielkie, przedstawiające obiekty warte odwiedzenia. Nie ma ich też przesadnie dużo. Za to mapy są tak duże i szczegółowe, jak pozwala na to format książki.

Nie pominięto także informacji praktycznych, między innymi adresów i telefonów sprawdzonych noclegów oraz porad, gdzie zaparkować motocykl i od czego zacząć zwiedzanie większych miejscowości. Nie zapomniano w końcu o kursach walut oraz aktualnych cenach paliwa w poszczególnych krajach.

Ogółem przewodnik zawiera 20 szczegółowo zaplanowanych tras, poczynając od naszych najbliższych wschodnich i południowych sąsiadów, poprzez Bałkany, aż na południowych krańcach Europy i kawałku Azji kończąc. W sumie odwiedzimy aż 17 państw. Korzystając z zawartych w książce informacji może-

my spokojnie zagospodarować zarówno kilkudniową przerwę w pracy, jak i długi urlop. Nic nie stoi bowiem na przeszkodzie, aby zaproponowane trasy łączyć lub, przeciwnie, dzielić je na krótsze etapy, w zależności od potrzeb. Dla tych, którzy chcieliby samodzielnie zmodyfikować poszczególne etapy podróży, pomocny może okazać się indeks nazw miejscowości przystankowych zawarty na końcu przewodnika.

Pierwszy rozdział to garść porad dla początkujących podróżników. Zawiera niezbędne minimum informacji na temat samego przygotowania do wyjazdu, niezbędnego ekwipunku, sztuki pakowania oraz szeroko rozumianego bezpieczeństwa w podróży.

Wszystkie te informacje udało się zmieścić na 256 stronach formatu 13,5 x 21 cm, czyli jak najbardziej podręcznego. Dodatkowe wzmocnienie grzbietu książki metalową spiralą nie jest być może najelegantszym rozwiązaniem, jednak w przypadku pozycji, która z założenia ma nam towarzyszyć w podróży i dzielić wraz z nami wszelkie jej trudy i niewygody, pozwala żywić nadzieję, że po kilku dniach nasz przewodnik nie stanie się luźnym amorficznym zbiorem kartek, dodatkowo o malejącej kompletności – wprost proporcjonalnie do przebytej odległości. Bądź co bądź – 20 tras po Europie to, przy odrobinie szczęścia i odpowiednim samozaparcu, zaję-

cie na co najmniej kilka sezonów.

Przewodnik idealny? Nie ma takiego i zapewne nigdy taki nie powstanie. Trudno zadowolić każdego. Zawsze można się przyczepić chociażby do listy krajów polecanych przez autorów do odwiedzenia. W tym przypadku jednak ich wybór jest jak najbardziej racjonalny i spójny. Przemawiają za nim także względy ekonomiczne.

Jedyny minus, jaki udało mi się znaleźć, to brak współrzędnych GPS dla miejscowości i obiektów. Jednak jest to taki „minus na siłę”, bowiem tak naprawdę tylko nieliczne wydawnictwa konsekwentnie podają takie dane. Z drugiej strony i tak nigdy nie miałem potrzeby z nich korzystać.

Czy przewodnik wart jest polecenia? W mojej opinii jest to jedno z najlepszych tego typu opracowań, zarówno pod względem treści jak i formy. A co do rzetelności zawartych w nim informacji – cóż, jest tylko jedna metoda ich weryfikacji. Należy wsiąść na motocykl i wyruszyć po zaproponowanych trasach... Polecam.

 **Hubert Pawłowski**



PRL
Sport motocyklowy
BEZ CENZURY

DODATEK SPECJALNY DO POBRANIA NA NASZEJ STRONIE
WWW.SWOIMIDROGAMI.PL

TAK BYŁO
BEZ CENZURY
Sport motocyklowy w PRL
Wywiad rzeka z byłym zawodnikiem
Witoldem Wilgusiakiem

DROGAMI
Dodatek Specjalny

NIEZALEŻNY KWARTALNIK MOTOCYKLOWY - pismo zwyczajnych Motocyklistów
CZYTAJ ZA DARMO! www.SwoimiDrogami.pl



Ludzie listy (e-mail) pisze

Preczytałem z ogromnym zainteresowaniem. Cieszy fakt, że nareszcie ktoś mówi prawdę o tamtych siermiężnych, komunistycznych czasach i o niezatapialnych działaczach z branży sportu motocyklowego, którzy podobnie, jak PZPN w piłce nożnej do dnia dzisiejszego blokują jakiekolwiek próby zmian.

Czytelnik

Po przeczytaniu fragmentu wspomnień Witolda Wilgusiaka dotyczących mojej książki pt. „Ilustrowana Historia Motocykla WSK 1954-1985” jestem zaskoczony ilością zawartego w nim jadu, nienawiści i braku szacunku do ludzi, pracowników tworzących najpopularniejszy polski motocykl WSK. Zdumiewa mnie również użyte słownictwo. Nawet nie planuję czytać całości, bowiem szanuję swój czas.

Pisząc „Ilustrowaną Historię Motocykla WSK 1954-1985” starałem się zebrać w całość posiadane i gromadzone od wielu lat materiały tak, by powstała pierwsza w Polsce książka o świdnickich motocyklach i aby pamięć o nich nie zaginęła. To wszystko.

Celowo nie pisałem o setkach pracowników, którzy związani byli z produkcją motocykla w Świdniku, gdyż nie wymienilibym ich wszystkich, a nikogo nie chciałem pominąć, by nikt nie poczuł się urażony.

Myślę, że Świdnik ma się czym chwalić i może być dumny ze swojego wkładu do historii polskiej motoryzacji, bowiem wyprodukowano tu ponad dwa miliony motocykli ze znaczkiem WSK.

Nie wiem, jakie były w tamtym okresie układy i „wojny” w wydziałach Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, bo nigdy tam nie pracowałem i nie interesuje mnie to.

Z otrzymanych fragmentów artykułu wnioskuję, że jego autor do dzisiejszego dnia ma kompleksy, żale i pała nienawiścią do historii zakładu. Smuci mnie jego brak szacunku do ludzi związanych z produkcją motocykli w Świdniku. Ciekawy jestem ich zdania na temat tychże wspomnień.

Zawodnicy sekcji motocyklowej FKS „AVIA” Świdnik mieli duży wpływ na poprawę jakości i niezawodności motocykli, bowiem po zawodach dzielili się z konstruktorami swoimi uwagami dotyczącymi sprzętu. Poświęciłem im osobny rozdział, zamieszczając ich sportowe fotografie.

Niewątpliwie najbardziej zasłużonym zawodnikiem sekcji wyścigów drogowych był, wspomniany w mojej książce na pierwszym miejscu, nieżyjący już Jerzy Brendler, a „Ilustrowana Historia Motocykla WSK” zawiera rajdowe zdjęcia wszystkich zawodników, do których udało mi się dotrzeć. Jest to mój wyraz uznania i szacunku za ich wkład w historię rozwoju motocykla rodem ze Świdnika.

Kończąc... Cieszę się, że dociera do mnie wiele podziękowań i opinii mówiących o tym, że książka podoba się miłośnikom motoryzacji, że zawiera dużo zdjęć i informacji oraz jest pomocna w odrestaurowywaniu i ratowaniu przed zapomnieniem motocykli rodem ze Świdnika.

Pozdrawiam
Grzegorz Doroba

Za Waszą działalność darzę Was wielkim szacunkiem i uznaniem. Szukajcie dalej, wymierającej niestety rzeszy ludzi tworzących historię sportu motocyklowego i wyciągajcie co się da z zapomnienia! ...bo to też nasza historia Polski.

W. Wilgusiak

Wyszperane w starych szpaltach

“XXXVI Rajd Alpenfahrt – medal wyłowiony z wody. Fatalna pogoda towarzyszyła w tym roku rajdowcom na trasie Alpenfahrtu. Śnieg i deszcz sprawiły, że śliskie, kamieniste ścieżki były niełatwe do przejechania. Dobre wyniki Polaków w międzynarodowym Rajdzie Alpenfahrt, odbywającym się corocznie w Austrii, należą już właściwie do tradycji tej imprezy. Kiedy był on rozgrywany także w klasie skuterów, z reguły Mirosław Malec na Osie wywoził główną nagrodę: “Alpenpokal”. Jednak od zeszłego roku zrezygnowano z tej kategorii, ale mimo to polski zespół narodowy zajął pierwsze miejsce w konkurencji zespołowej. W tym roku defekt jednego z motocykli uniemożliwił Polakom ukończenie rajdu w komplecie, co nie przeszkodziło jednak w tym, że nasi motocykliści przywieźli z Austrii siedem złotych medali, a zespół SHL otrzymał złoty medal za ukończenie imprezy w komplecie bez punktów karnych. Nieszczęśliwy wypadek wyeliminował z walki jednego z najlepszych polskich zawodników Eugeniusza Frelicha, który w czasie treningu złamał nogę.

W związku z tym, w ostatniej niemal chwili musiano przeprowadzić zmiany w ekipie i ostateczny skład przedstawiał się następująco: Jan Szczerbakiewicz i Jan Kopiel na WSK 125; Zdzisław Kałuża, Janusz Konczarek i Zenon Wie-

czorek na SHL 175; Wilhelm Jugowski, Zbigniew Pieczara, Ryszard Welter i Tadeusz Musiał na Jawach 250. Ponieważ motocykl Tadeusza Musiała okazał się przelitrażowany, zawodnik startował w klasie 350 ccm. Ogółem w rajdzie należało przejechać 900 kilometrów górskich tras, co stanowi dowód stopnia trudności tej imprezy. Zarówno w czasie treningu, jak i podczas zawodów pogoda była fatalna. Na okolicznych górach pokrywa śniegu była tak duża, że trasa rajdu musiała ulec zmianie, co zresztą częściowo ułatwiło menażerowanie zawodników, dzięki zmniejszeniu odległości do dalszych PKC. Ulewny deszcz tylko w drugim dniu padał z przerwami, a poza tym prześladował zawodników przez cały czas trwania wyścigu. W pierwszym dniu rajd, oprócz jazdy okrężnej, obejmował próbę rozruchu silnika i trzy próby szybkości górskiej. W tym dniu na skutek defektu tłoka w Jawie wycofał się Zbigniew Pieczara, zawodnik naszego zespołu narodowego.

W drugim dniu trasa zawierała największą ilość zmian i trzykrotnie prowadziła przez znaną przełęcz Turrach o najbardziej stromym wzniesieniu szosy w Europie, dochodzącym do 32% (!), co oczywiście dla motocykli rajdowych nie stanowiło żadnego problemu. Także i tego dnia odbyły się: próba rozruchu

i trzy próby szybkości górskiej, które w tym rajdzie dochodzą do dwudziestu pięciu kilometrów długości i prowadzone są na drogach otwartych dla ruchu kołowego i pieszego. Drugiego dnia znikły nadzieje na wygranie rajdu przez najpoważniejszych, wydawałoby się, kandydatów: zespołu NRD, gdy wycofał się Klaus Halser na motocyklu KTM 125. Ostatecznie po ciężkich bojach z trudnym terenem i wyjątkowo niełaskawą w tym roku aurą, pierwsze miejsce w konkurencji zespołów narodowych przypadło zawodnikom NRF, startujących na motocyklach Hercules i Zundapp. Ogółem na 78 zgłoszonych zawodników wystartowało 75, a ukończyło zawody 54; złote medale zdobyło 38 zawodników. Wyniki zawodników polskich: Tadeusz Musiał (Jawa 250) złoty medal - 4m. kl. 350; Wilhelm Jugowski (Jawa 250) złoty medal - 6m. kl. 250; Ryszard Welter (Jawa 250) srebrny medal - 7m. kl. 250; Zenon Wieczorek (SHL 175) złoty medal - 6m. kl. 175; Janusz Konczarek (SHL 175) złoty medal - 7m. kl. 175; Zdzisław Kałuża (SHL 175) złoty medal - 8m. kl. 175; Jan Szczerbakiewicz (WSK 125) złoty medal - 3m. kl. 125; Jan Kopiel (WSK 125) złoty medal - 4m. kl. 125.

inż. Andrzej Kwiatkowski (“Motor”, nr 26/1965)”

Kilka słów komentarza.

Opisywany rajd miał miejsce niemal pół wieku temu, wiosną 1965 roku. Scenerią były austriackie Alpy pokryte śniegiem, przez które częściowo prowadziła trasa wyścigu. Do “uroków” rajdu dochodził stale padający deszcz – z przerwami dnia drugiego. Na szacunek zasługuje kilometraż – d z i e w i ę ć s e t kilometrów do pokonania! Atrakcją zapewne było zdobycie alpejskiej przełęczy Turrach o bardzo dużym nachyleniu. Dziś nie do pomyślenia jest przeprowadzanie prób szybkości w otwartym ruchu ulicznym (!), ale wtedy – czemu nie? Motocykle rajdowe z tamtych czasów to

w większości dwusuw, a wszystkie bez wyjątku były chłodzone powietrzem. Co za tym idzie po nagraniu jednostki napędowej ubywało około jednej czwartej mocy. O Motopłacie nikomu jeszcze się nie śniło (zapłon bezprzerywaczowy – tyrystorowy firmy Motoplat wkroczył na arenę dopiero w 1972 roku), dominowały przerywacze i kondensatory, których zapas każdy rajdowiec woził ze sobą. Ówczesne zawieszenia nie znały pojęcia regulacji do- i odbicia, a ich skoki były o połowę krótsze niż obecnie. O musach także wówczas nie słyszano, a zmiana dętki w polowych warunkach była abecadłem każdego rajdowca. Moce silników też były o połowę mniejsze niż dzisiaj. W takich warunkach

sprzętowych ukończyć trudny rajd to był naprawdę wyczyn. I chwała naszym (zwłaszcza trójce z SHL-ki) za wysyp złotych medali na Alpenfahrt anno 1965! A na koniec ciekawostka dla młodzieży – z gry odpadli faworyci, czyli Niemcy z Niemieckiej Republiki Demokratycznej, a rajd wygrali... Niemcy, tyle, że z Niemieckiej Republiki Federalnej. Fakt podziału Europy i Niemiec na dwa bloki był smutnym kolorytem tamtych czasów.

Paint Your Motorcycle

SkullCrew.pl



*Learn to paint with airbrush
airbrush courses*



Malowanie motocykli aerografem oraz Kursy uczące techniki aerografu.

www.skullcrew.pl

fb: SkullCrew.pl

kursy info fb: Kursy Airbrush Skullcrew

UWAGA KOMUNIKAT

Do naszego baku dolali kilka złotych:

Daniel z Tłuszcza

Tomasz z Bydgoszczy

Sylwek S

Krzysztof z Dąbrówki Lubiańskiej

Maciej z Osieka Rypińskiego

Karol z Radomia

DZIĘKUJEMY!

Dzięki Wam możemy dalej jechać



Jeżeli podoba Wam się to, co robimy i uważacie, że zasługujemy na
Wasze wsparcie,
oraz jeśli chcecie nam pomóc w rozwoju Kwartalnika i zmniejszyć ilość re-
klam, koniecznie zajrzyjcie na naszą stronę www.swoimidrogami.pl



SKANDYNAWIA

CZĘŚĆ 2 2013

autor: Maciej Lewan



Zobaczyliśmy również kilka ciekawostek. Jedną są dwa pomniki poświęcone ludziom, którzy budowali kolej. Pierwszy z nich przedstawia mężczyznę – jeńca wojennego, budowniczego kolei. Drugi pomnik to kobieta, która przynosiła pożywienie jeńcom. Pomniki znajdują się z dwóch stron torów, jednakże są tak usytuowane, że stoją twarzą w twarz i „widzą” się nawzajem. Drugą ciekawostką jest naturalna fontanna uruchamiana dwa razy na dobę. My mieliśmy okazję zdażyć na wieczorny pokaz. Do specjalnie usytuowanej „sikawki”, zainstalowanej na ścianie budynku, doprowadzona jest woda z gór. Odpowiednie dobrane średnice rur powodują tak duże naturalne ciśnienie spływającej wody, iż zostaje ona wystrzelona na wysokość ponad 75 m. Pokaz trwa około 5 minut, jednakże bardzo mało osób wie o takiej „naturalnej” fontannie. Jest jeszcze jedna rzecz, o której wiedzą właściwie tylko mieszkańcy okolicy. To głaz z rysunkiem łosia pochodzącym sprzed około 3 tys. lat.

Odkryto go, gdy miano budować drogę i inwestycję natychmiast przerwano. Uwagę zwraca wierne odwzorowanie zwierzęcia, zaś co do przeznaczenia rysunku do dziś snute są różne teorie.

Na parafię wróciliśmy tuż przed północą. Nie zdążyliśmy się nawet przebrać, jak ojciec Gunther zaprosił nas do stołu na kolację podaną na tarasie. I tu bardzo się zdziwiliśmy jak polecono nam do kanapek z serem coś jeszcze. Już ser był dziwny, bo w kolorze brązowym, a właściwie przypominającym bardziej miód gryczany, choć w smaku niczym nie ustępował naszemu rybkim. Zatem spróbowaliśmy kanapki z serem na sposób norweski tzn. dokładając ... dżemu. Poza tym dowiedzieliśmy się, że tutaj na północy istnieje jeszcze jeden rodzaj owoców truskawko- lub malinopodobnych. To „mulde” – wyglądające jak maliny tylko, że żółte. Jak powiedział ojciec Gunther (a wie, co mówi, bo z zawodu jest ogrodnikiem), wymagają dwóch rzeczy: wilgoci i zimna. Jednakże najlepszy jest z nich likier – jak na razie nie spotkaliśmy go w żadnym sklepie. Kolacja przeciągnęła się do drugiej w nocy, a już na drugi dzień (oczywiście po śniadaniu) ruszaliśmy w dalszą

drogę – na Lofoty. Żegnając nas, ojciec Gunther nie tylko wskazał nam trasę, ale również zaopatrzył w owoce i słodycze na drogę, a także skontaktował z polskim proboszczem parafii w Bodo, gdzie ksiądz Marek obiecał nam nocleg.

Kolejne dwa dni minęły bez żadnych przygód, nie licząc pokonywania kilku placów budów. Spokojna jazda i podziwianie krajobrazów. Chcąc zwiedzić Lofoty, musieliśmy się cofnąć z Narviku około 60 km, co w skali odległości w Norwegii nie jest dużą odległością. Powitały nas wspaniałym wjazdem w dolinę otoczoną zielonymi szczytami. W późniejszym etapie droga prowadzi zarówno wśród gór, jak i brzegiem fiordów. Prawie na samym końcu Lofotów (bo są jeszcze dwie wyspy) znajduje się miejscowość o chyba najdłuższej nazwie na świecie – Å. Ostatnim promem przeprawiliśmy się do Bodo i odszukaliśmy kościół księdza Marka.

Norwegia jest krajem protestanckim, głównie luteranckim, więc katolików jest niewielu. Również tutejsze kościoły katolickie (przynajmniej te dotychczas spotkane) różnią się znacznie od tych



znanych z kraju. Każdy kościół ma salę, w której po mszy spotykają się parafianie na kawie, ciście, a czasami i obiedzie. Wzmacnia to poczucie wspólnoty, a także umożliwia poznanie parafian i ich problemów proboszczowi. W takiej sali właśnie nocowaliśmy i choć było już po północy, a ksiądz spał, drzwi były otwarte. Ksiądz Marka spotkaliśmy dopiero rano dziękując za gościnę.

Opuszczając Bodo i skierowaliśmy się na Trondheim. Przed nami było ponad 700 km jazdy. Krajobraz zmieniał się w oczach – znikwały skaliste i poszarpane szczyty otaczające fiordy, a pokazywały się łagodne i porośnięte roślinnością, choć nie mniejsze. Coraz więcej było również strumieni i potoków tworzących kaskady i wodospady. Trzeba przyznać, że Norwedzy potrafią wykorzystać moc wody i przekształcić ją w energię. Bardzo często spotykaliśmy na trasie rury osadzone na brzegach klifów, w które ujęta została spływająca z góry woda. Na końcu zainstalowana była elektrownia, która zasilala znajdującą się obok, zazwyczaj niewielką, miejscowość. Inną ciekawostką są trawniki na dachach – ziemia jest dobrym izolatorem, co przy długich i mroźnych zimach z pewnością się przydaje.

Ten etap, po kolejnym przekroczeniu Kręgu Polarnego choć tym razem w drugą stronę, skończyliśmy za Trondheim około drugiej w nocy, wcześniej jednak zajechaliśmy do „piekła”, bo było po drodze. Rozbiliśmy namiot w deszczu w okolicach ronda. Rano okazało się, iż 50 m dalej był parking z polem namiotowym dla wędkarzy, gdyż za ścianą drzew płynął kolejny wspaniały strumień. No cóż – to już nie były te jasne noce, co kilka dni wcześniej. Powoli wracaliśmy do „normalności”.

Przed nami były kolejne kilometry trasy wzdłuż Norwegii. Tym razem celem były trzy widokowe drogi uważane za jedne z ciekawszych tras motocyklowych świata: Atlantic Road, Droga Troli oraz Droga Orłów.

Atlantic Road jest drogą położoną w pobliżu Averøy. Teoretycznie ma tylko 8 km, jednakże fantastyczne widoki rozciągają się na o wiele dłuższym odcinku. Wjeżdżając od strony Trondheim, należy



liczyć się z wniesieniem opłaty za przejazd tunelem. Nie mniej jednak, niezależnie od poniesionych kosztów widoki, które możemy podziwiać, są tutejsze, warto są tych kilku srebrników. Droga prowadzi nas najpierw wśród skał polodowcowych, aby następnie kolejnymi mostami prowadzić nas pomiędzy wysepkami. Przy odrobinie szczęścia możemy również zaobserwować pływające wieloryby. My mieliśmy to szczęście, jednakże były na tyle daleko, że potrzeba by lornetki, aby zobaczyć szczegóły. Bez sprzętu optycznego mogliśmy tylko widzieć rozbijane fale, płetwy grzbietowe i ogonowe oraz fontanny wydmuchiwanej wody.

Po krótkim postoju na parkingu przy jednym z bardziej widokowych mostów, ruszyliśmy dalej. Wybraliśmy trochę dłuższą drogę do Molde, aby jak najdłużej cieszyć się niespotykanymi w naszym kraju widokami. Nie zniechęciła nas nawet pogoda, która w połowie trasy zafundowała nam opady deszczu. Dzień zakończyliśmy w Andalsnes gdzie sympatyczna obsługa obłożonego w 100% hostelu udzieliła nam pomocy w znalezieniu noclegu na kwaterze prywatnej. Cena była podobna, więc szybka decyzja i zostaliśmy. Kwatera miała takie same udogodnienia jak w hotelu, czyli była kuchnia, pralnia, łazienka. Wybór był więc na tyle szczęśliwy, iż pozwolił nam się umyć, opruć i doprowadzić do jakiegoś w miarę ludzkiego wyglądu. Na drugi dzień rano wpadliśmy jeszcze do hostelu po dodatkowe informacje i zostaliśmy ugoszczeni gorącą poranną kawą – prawie że przysłowiowa słowiańska gościnność mimo, iż u Wikingów.

Kolejny dzień, oprócz wspomnianej kawy, przywitał nas nisko zawieszonymi chmurami oraz przelotnymi opadami. Widać nasze szczęście w zakresie pogody nie starczyło na całą wyprawę. Ruszyliśmy w drogę około godziny 10, aby po kilkudziesięciu kilometrach znaleźć się u podnóża Drogi Troli – Trollstigen. Ten oddany do użytku w 1936 roku odcinek szosy 63, wijący się po stromych zboczach, przekraczający wodospady, obłożony zabezpieczającymi kamieniami, uważany jest za jeden z najładniejszych na świecie. Być może dlatego, iż pnie się mocno pod górę (lub schodzi mocno w dół jeśli jedziemy z drugiej strony) i wymaga dużej uwagi od kierow-





ców, być może dlatego, iż towarzyszą mu wspaniałe widoki a może dlatego, że istnieje tam jeden z najładniejszych wodospadów. Na szczycie utworzono mały kompleks parkingowo-handlowy wraz z punktami widokowymi. Dopiero z nich widać jak układa się droga i jak wymagająca może być dla kierowców. Jest to jeszcze jeden element w świetnej układance przemysłu turystycznego Norwegii.

Po krótkiej pogadance z napotkanymi motocyklistami z kraju (udawali się w odwrotnym kierunku) i wymianie zdań i opinii dotyczących dalszej trasy, kierujemy się na południe do Geiranger. Miejscowość ta położona jest nad fiordem, do którego wpływają oceaniczne wycieczkowce. Już pierwsze spojrzenie w dół na fiord, w którym stoją olbrzymie „hotele”, daje poczucie siły przyrody i maleńkości człowieka. Droga w dół wijąca się zakrętami o 180 stopni wymaga większej uwagi niż Droga Troli i być może właśnie dla tego otrzymała nazwę Ørnevegen – Droga Orłów. Ponadto dodatkową trudność sprawiają wszechobecne kampery oraz autokary z turystami. W samej miejscowości nastawionej typowo na turystykę nie ma nic szczególnego. Zdziwienie wśród turystów wzbudza nasza obecność na chopperach – motocyklach raczej nie przystosowanych do jazdy w górach. Na nas jeszcze większe wrażenie wzbudza wyjazd z Geiranger – wspinamy się powoli pod górę, kładąc motocykle w zakrętach i uważając, aby nie zjechać ze swojego pasa ruchu, gdyż z naprzeciwka wciąż coś jedzie, a droga jest stosunkowo wąska. Nie raz widzimy jak autokary muszą zatrzymywać się i brać poprawki, aby zmieścić się w łuku. Dochodzi godzina 16, a za nami niecałe 80 km drogi, przewyższeń nie liczymy. Na wyjeździe czeka nas niespodzianka – na poboczach leży śnieg. Bałwanka ulepić się nie da, ale wspomnienia długiej w tym roku zimy odżywają i wbrew pozorom śnieg nie wzbudza w nas negatywnych emocji.

Na kolejnym postoju kalkulujemy czas, przestrzeń, fundusze, stan opon i stwierdzamy, że niestety musimy zrezygnować z dalszej wycieczki po pięknej Norwegii, a tym samym zjechać drogą do Lysebotn i zobaczenia Lysefjorden.





Norweskie asfalty są oponożerne, a na slikach nie bardzo da się jechać. Zapała więc decyzja - ruszamy w kierunku południowym: na Oslo, Göteborg i Malmö.

Kolejnym punktem na trasie miały być mosty na cieśninach duńskich. Zanim tam jednak dotarliśmy podziwialiśmy zmieniający się krajobraz. Im dalej na południe tym mniej skalistych gór, więcej zieleni oraz przestrzeni rozciągających się po horyzont. Na coraz bardziej odległych wzgórzach widać jeszcze śnieg, jednakże widok staje się coraz bardziej „przyjazny” dla ludzi. W jednej z ostatnich już norweskich przydrożnych restauracji próbujemy jeszcze potrawy z łosia i wjeżdżamy do Szwecji.

Po minięciu Göteborga i Malmö pojawia się przed nami pierwszy z potężnych mostów łączących półwysep skandynawski z półwyspem jutlandzkim. Łączą one właściwie znajdujące się

pośród nich wyspy (Zelandię i Fijonę) z półwyspami. Przejazd jest płatny, lecz widoki niezapomniane. Do Kopenhagi wjeżdżamy już po zmroku i chwilę zajmuje nam znalezienie słynnej syrenki. Można ją minąć, gdyż usytuowana jest w porcie i z drogi jej nie widać. Opuszczamy Kopenhagę i znajdujemy miejsce na namiot na jednym z parkingów dla kamperów.

Kolejnego dnia mijamy drugi z mostów i kierujemy się do Hamburga, gdzie robimy jednodniową przerwę na zwiedzanie. Zwiedzamy centralną część miasta położoną pomiędzy ratuszem a portem. Ciężko tu mówić o starówce, gdyż to drugie co do wielkości miasto zostało prawie całkowicie zniszczone podczas działań wojennych i odbudowane sporym kosztem i wysiłkiem. Do dzisiaj się rozbudowuje, a jedną z najdroższych i najdłużej trwających inwestycji jest budowa opery. Niewiele też osób pamięta, że właśnie w Hamburgu

w jednym z klubów przy Reperbahn rozpoczęli swoją karierę The Beatles. Klub już jest nieczynny, ale przy wejściu na ulicę, gdzie się mieścił stoją sylwetki muzyków. Sama ulica ożywa dopiero po zmierzchu, gdy przybywają tłumy chętnych wrażeń turystów. To już jest biznes turystyczny, słynna marka, a nie miejscowy folklor znany marynarzom i nielicznym odważnym, którzy odważyli zapuścić się na St. Pauli. Jako ciekawostkę można podać, że na Reperbahn, pomiędzy domami i klubami uciech wszelakich, mieści się kościół polskiej parafii katolickiej. Ironia losu czy potrzeba duszy?

Z Hamburga ruszyliśmy słynnymi autobahnami do kraju, minęliśmy Berliner Ring i zderzamy się z naszą rzeczywistością, czyli cenami na Autostradzie Wielkopolskiej. Przed nami jeszcze tylko krótki skok do domów i wyprawę „życia” (jak na razie) będzie można uznać za zakończoną.

Krótkie podsumowanie:

- przejechałem 4949 mil tj. 7965 km (Marcin trochę mniej, ale mieszka dalej na północ to miał bliżej)
- liczba odwiedzonych państw - 8
- zatankowałem 391 litrów paliwa (kosztów nie liczę, bo dbam o serce, średnia norweska cena to ok. 8 PLN)
- średnie spalanie wyszło na poziomie ok. 4,85
- najpoważniejsza awaria – spalone żarówki reflektorów
- koszt niewkalkulowany – wymiana tylnych opon po powrocie (Banan – serdeczne dzięki za ogarnięcie tematu)
- najgorsza pogoda – wg. mnie upał na warszawskich ulicach w dzień powrotu
- pogoda na trasie – po tym, co zdołałem przeczytać przed wyjazdem to wspinała (dwie noce w deszczu i kilka mżawek na trasie to tylko urozmaicenie)
- najczęściej spotykane zwierzęta – komary (tylko dlaczego one takie duże?...)

W tym miejscu chcemy gorąco podziękować Spółdzielni Mleczarskiej w Rykach za udzielone wsparcie, Braciom z naszego Klubu za trzymanie kciuków, serwisowi Monster Bike z Warszawy za przygotowanie motocykli – spisały się na medal.

A co do Was, drodzy Czytelnicy, mamy nadzieję, że uwierzycie, iż jak się chce, to można spełnić każde marzenie. Tak więc nie siedźcie w domach, tylko pakujcie się i w świat, bo jest wart zwiedzania.

Lewa w górę i do zobaczenia na trasie!

**Marcin „Goblin”
i Maciek „Fitter”**
Vulcaneria Club FG



PS

Ostatnio zobaczyłem w jednym z odcinków, jak Henry Cole zastanawiał się, czy wybrana przez niego trasa przez Norwegię jest jedną z najwspanialszych tras motocyklowych świata. Ja mogę powiedzieć, że tak, ale pod warunkiem, iż połączy się tych kilka ciekawych odcinków razem, a na reszcie podziwia się przecudne „okoliczności przyrody”.



ONLY FOR VULCAN RIDERS



VULCANRIDERS.PL
SHOP FOR RIDERS

www.vulcanriders.pl



Polną drogą

autor: **Mariusz Sawa**



Św. Jan w Terebińcu nieopodal grodziska i miejsca po dworze

Po wzmożonym ruchu motocykli na szosach czuło się nadchodzący tzw. długi majowy weekend, który nie jest ani „week” ani „end”. I też bym się pewnie na asfalcie znalazł, gdyby nie pomysł wyruszenia tam, gdzie motocykli zazwyczaj wtedy się nie spotyka. Piszę „zazwyczaj”, bo są przecież zapaleńcy, dla których jazda drogą polną to codzienność. Ja natomiast postanowiłem, że wrócę na stare szlaki, po których uczyłem się jeździć, odkrywałem świat, zaliczałem pierwsze gleby i z lubością patrzyłem potem na zakurzony motocykl. Moja pasażerka Danusia z ochotą przyjęła zaproszenie. Wyjazd zaplanowaliśmy na dwa popołudnia.

Jeżeli chodzi o sprzęt, to wybór nie mógł paść na motocykl inny niż WFM z 1958 roku. Jest to najlepszy środek transportu na takie wyprawy. Posiada niezawodny silnik i jest w miarę wygodny. Poza tym akurat ten egzemplarz nie jest przeznaczony pod względem odrestaurowania. Kilka lat temu została ściągnięta ze strychu jako pordzewiały wrak z mysim gniazdem w rurze wydechowej. Po oczyszczeniu, zrobieniu silnika i wstępnym malowaniu stanęła w drewnitni i od czasu do czasu jest odpalana jak kogoś coś najdzie. Zaopatrzyłem się w zestaw naprawczy w postaci świec, klucza do nich oraz śrubokręta. Motocykl posiada

pozór legalności w postaci starej tablicy rejestracyjnej, co jednak w przypadku planowanego wyjazdu nie było istotne. Smakołyki na piknik zapakowaliśmy w plecak z wyrysowanymi w czasach licealnych emblematami motocykli zabytkowych.

Podróżowanie o tej porze roku ma te zalety, że nie jest jeszcze przytłaczająco gorąco, nie gryzą komary, a wokół kwitną drzewa i trawa ma przyjemną dla oka soczystą barwę. Minusem jest unoszący się gdzieś tam smród opryskiwanych przez rolników pól.

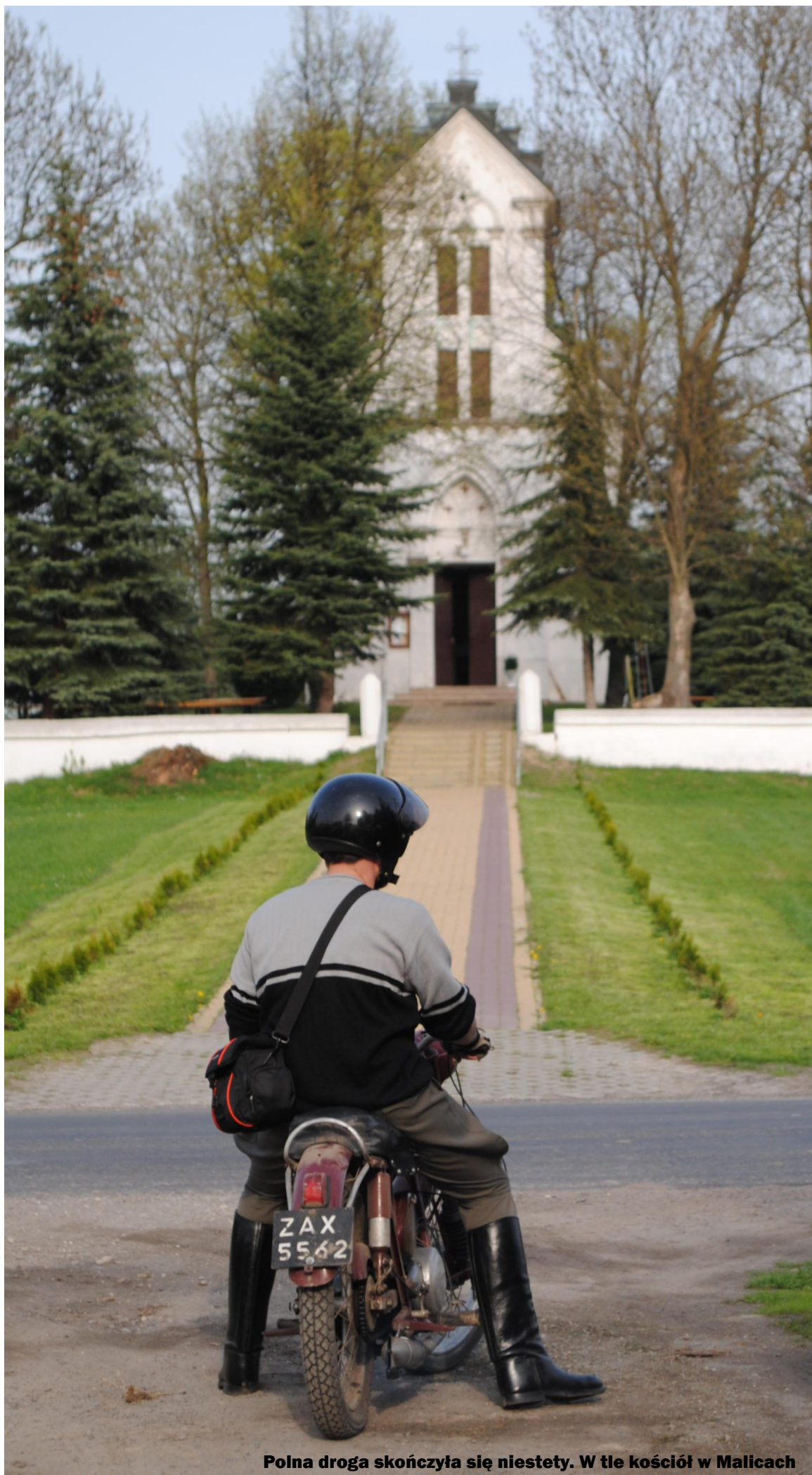
Przez Podzarki do Malic

Po południu zadymiliśmy podwórko i wyruszyliśmy w świat. Przejechaliśmy LHS, czyli Linie Hutniczo- Szerokotorową (dawniej Siarkową) i pogrzailiśmy w stronę Kolonii Werbkowice. Mijaliśmy tzw. Podzarki (wymowa: Pod-zarki). Jest to rozległa podmokła dolina porośnięta krzewami, w których kryją się rozmaite zwierzaki. O tej porze roku, gdy słońce zachodzi, rządzą Podzarkami żaby, umilając rechotem okolicznym mieszkańcom noc. Kiedyś w podstawówce chodziliśmy na lekcje wychowania fizycznego zjeżdżać tam zimą z górki. Dzisiaj to też dogodne miejsce dla myśliwych. Za wsią jest Lipnik, czyli skupisko lip, wśród których stoją domy. W wojnę pomieszkwały tam różne formacje zbrojne, na przykład ukraińska partyzantka.

Chcieliśmy sfotografować kilka łączących polem bocianów, ale gdy tylko usłyszały przeraźliwy zgrzyt mojego hamulca, odleciały. Podobnie było z wielkim zajęcem, który czmychnął w stronę Strzyżowca. Pod tę wieś prowadzi droga, którą uwielbiałem kiedyś jeździć Komarem, bo co dwa, trzy metry był dół lub górka. Podczas obecnej wyprawy cieszyłem się nie tylko ja, ale też z tyłu słyszałem ciągle: ha ha, hi hi. Dzięki wybojom przypominałem sobie też, że WFM jest motocyklem, który z racji rozkołatanego przedniego zawieszenia, wymusza na kierowcy pewne nawyki, które musi sobie przyswoić. Jeśli chcemy ominąć duży kamień albo kałużę, to musimy odpowiednio wcześniej i dość stanowczo skrócić kierownicą w danym kierunku, bo jeśli zrobimy to za późno lub zbyt słabo, to koło pojedzie swoją drogą. Taki jest urok motocykla z szopy.

Spod Łysej Góry i Strzyżowca odbiliśmy w stronę Malic. Przejechaliśmy asfalt. Ciągłe jechaliśmy zgodnie z kierunkiem linii kolejowej, po której nigdy nie przejechał pociąg i która kilka lat temu została rozebrana. W Malicach skręciliśmy w stronę wsi, by odsapnąć przy epokowym sklepie w stylu PRL.

Gdy odpaliłem motocykl, by odjechać, wybiegło z niego kilku klientów, aby z sentymentem popatrzeć przemęczonymi oczyma na oddalający się obiekt ich marzeń sprzed kilku dziesiątek lat. Spokojnie sobie jadąc, zwiedziliśmy



Polna droga skończyła się niestety. W tle kościół w Malicach



Konopne-Kątek. Zrujnowany most na Huczwie



Akrobacje na Łysej Górze



Czy aby właściwa dostała kwiaty

jeszcze część Malic od strony cmentarza i kościoła, dawnej kaplicy cmentarnej. Zawróciliśmy, żeby pod lasem łączącym się z Sahryniem opróżnić nieco zawartość plecaka, a także zrobić użytek z zestawu naprawczego. Wiele potu wsiąkło w sahrzyńską rolę, nim doszedłem, że fajka świecy była „na nic”.

Dzień już miał się ku zachodowi, więc udaliśmy się w drogę powrotną. W Terebińcu zatrzymaliśmy się na mostku, nieopodal św. Jana Nepomucena i resztek prastarego mostu, którego słupy od setek lat po dziś dzień wystają z drogi. Na wzgórku, który kiedyś był grodem, zieleniło się zboże, a czeremcha w rzędzie starych lip dworskich rozkwitała każdą gałęzią.

Śladem Zagłady

Wracając odbiliśmy jeszcze na Werbkowice-Tartak, na kawałek asfaltu, przy którym stoi hala targowa. W książce „Obozy hitlerowskie na ziemiach polskich 1939-1945. Informator encyklopedyczny” znalazłem informację, że w tym miejscu w dwóch barakach przetrzymywano w latach 1941-1943 Polaków i Żydów, około 60 osób na raz, a przez ten okres łącznie mniej więcej pół tysiąca. Więźniowie pracowali w majątku. W związku z likwidacją obozu Polaków wypuszczono, a Żydów rozstrzelano. Od kuzynki mojego taty wiem, że trzymanych tam Żydów wysyłano do obozu koncentracyjnego w Bełżcu i że stojąca tam hala targowa też była miejscem ich przetrzymywania. Natomiast z relacji mojego dziadka, który wówczas pracował na pobliskiej kolei, wynika, że Niemcy dokonali egzekucji Żydów i zakopali ciała nad Huczwą. Być może chodzi o robotników z tegoż obozu. Na zdjęciu prezentuję Wam halę, która obecnie znajduje się w kompletnej ruinie. Tak minął pierwszy dzień przejażdżki polnymi drogami.

Triumph w Gozdowie

Kolejnego dnia wsiadłem już na motocykl sam. Wyruszyłem rano, jeszcze przed upałem. Tym razem pojechałem z Werbkowic na północ. Dojeżdżając do szosy Zamość-Hrubieszów minąłem wąskotorowy most, a jechałem ciągle wzdłuż nasypu cukrowniczych szerokich torów. Kierowałem się na tzw. odstojniki, czyli zbiorniki wodne powstałe

Cukrownia Werbkowice



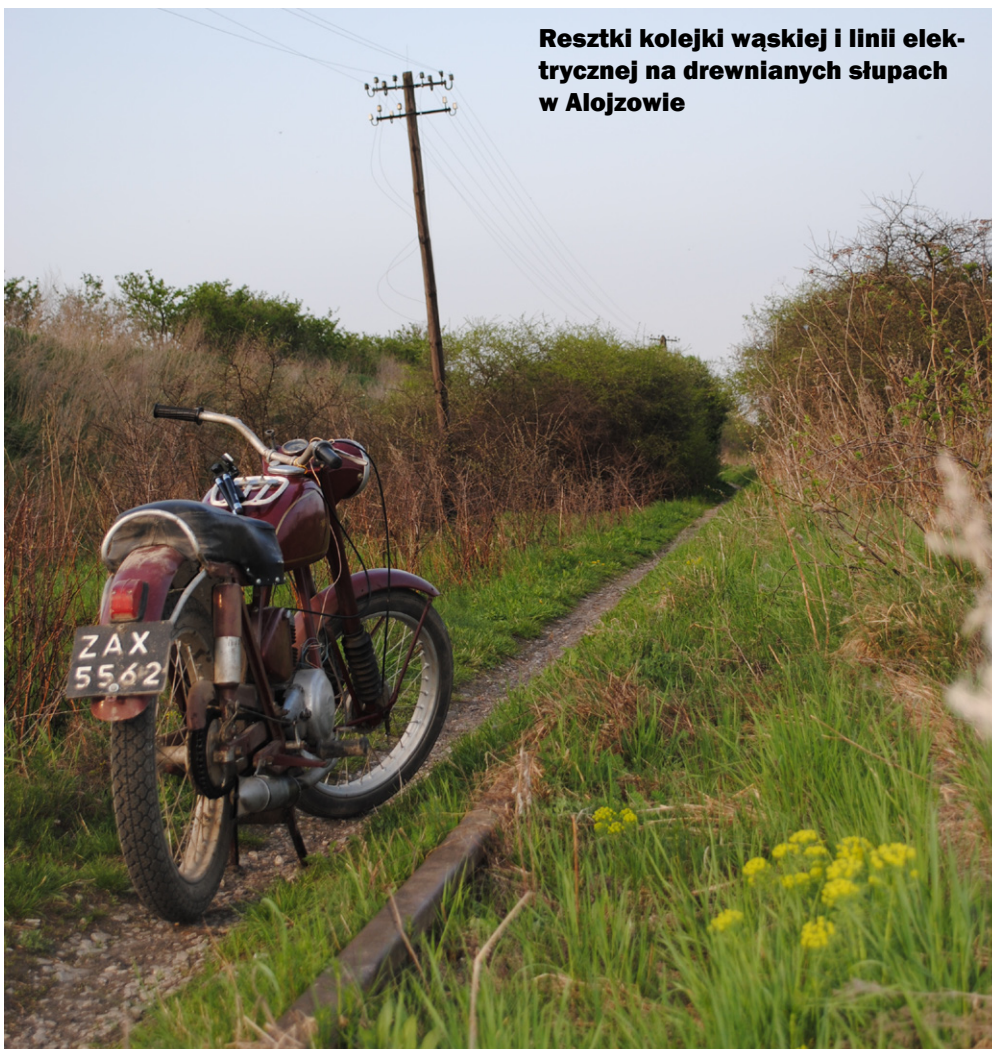
Hala targowa w Werbkowicach

po płukaniu buraków w Cukrowni Werbkowice. Można przed nimi skręcić na prawo do Alojzowa. Mieszkał tam kiedyś znamienity Jawocyklista Marian Dec. Odstojniki natomiast to raj dla ptactwa i wędkarzy. Minąwszy je skierowałem się w stronę Wilkowa (dawne Wołkowyje). Tam też za prawosławnym werbkowickim cmentarzem ugrzęzłem w błocie po ośki.

Zawróciłem więc, przejechałem Huczwę po tamie jak poprzednio i ponownie koło odstojników pomknąłem na Gozdów. Od strony pól zajechałem przed zamieszkały budynek stacji wąskotorowej. Przy niej znajduje się krzyż upamiętniający kilkudziesięciu kolejarzy zabitych 14/15 marca 1944 roku przez Ukraińców. Kilka dni wcześniej Polacy (Armia Krajowa i Bataliony Chłopskie) wymordowali kilkaset osób w okolicznych ukraińskich wsiach. Do dziś w polskiej literaturze kombatanckiej tłumaczy się tamtą akcją chęcią stłumienia rozbestwionych nacjonalistów ukraińskich. Wydarzenia z Gozdowa, które nastąpiły przecież po niej dają do zrozumienia, że chyba żadnych nacjonalistów nie wybito ani nawet nie zastraszone, skoro za parę dni zdolni byli do takiego mordu. Przy tej stacji kilkanaście lat temu oglądałem swojego pierwszego Komara. (Zdjęcia obiektu – nr 3 „SD”). Za młodym lasem, który kiedyś sadził mój dziadek-gajowy, skręciłem w lewo. Stara część tego drzewostanu po wojnie kryła ukraińskie bunkry. Wiele lat potem znajdowano w nich nie tylko broń, ale i ubrania oraz zakonserwowaną żywność.

Niedaleko ambony myśliwskiej machał do mnie z daleka jakiś człowiek. Chce bić czy podziwiać? Na wszelki wypadek nie gasiłem silnika. Od słowa do słowa okazało się, że to znajomy pan Szulakiewicz. Jeszcze w podstawówce kolega z tylnej ławki powiedział mi, że w Gozdowie człowiek o takim nazwisku ma do sprzedania Triumph z lat 20. Pojechałem tam, gdy chodziłem już do liceum, ale motocykl Szulakiewiczze sprzedali już wcześniej za grosze Tomaszowi Sałkowi z Zamościa. Tak się teraz złożyło, że pan Szulakiewicz pamiętał moją wizytę złożoną mu wtedy na Awo-ku z koszem. Minęło już z dziesięć lat od naszego spotkania. WFM jakby nie chcąc rozstawać się z napotkanym

Resztki kolejki wąskiej i linii elektrycznej na drewnianych słupach w Alojzowie



Pan Szulakiewicz



przechodniem nie miała zamiaru odpalić, więc uruchomiłem ją tradycyjnie, czyli na pych. Zanim wróciłem po kilku godzinach do domu, zawitałem jeszcze do wsi Bohorodyca, od kilku dekad Brodzicą nazywaną. Jadąc koło krzyża i cerkwiska można dojechać aż pod sam Sławęcín, czyli przedmieście Hrubieszowa.

Przed Werbkowicami wyłoniłem się z gąszczów porastających nasyp kolejowy i nie przypuszczałem, że może mnie coś jeszcze ciekawego spotkać. Jadący po szosie Simsonem ludzie pozdrowili mnie unosząc lewice. Płosząc zające i bażanty oraz kurząc kwitnący wszędzie rzepak, szczęśliwy dotarłem do domu.

Chrustynia i Kątek

Pisałem na początku, że trasa miała zostać zrealizowana podczas dwóch wyjazdów. Natchnieni nimi postanowiliśmy wyjechać raz jeszcze, by opowiedzieć Wam o Chrustyni i Kątku. Prawdopodobnie nie znajdziecie tych nazw na żadnej z ogólnie dostępnych współczesnych map. Tym bardziej ukazanie takich miejsc wydaje się zasadne.

Najpierw pojechaliśmy do Malic i Sahrynja. Miałem niedosyt po pierwszej przejażdżce. Musiałem zdobyć tamtejsze lasy. Doznałem niestety ran szarpanych od gałęzi, a WFM-ki po prostu zrobiło mi się szkoda, gdy przebijaliśmy się przez muliste leśne koleiny. Zawróciłem i w jakiejś błotnistej dolinie motocykl

zamilkł... Okazało się, że zawiesił się pływak. Stuku-puku nie pomogło, więc rozkręciłem gaźnik i dokonawszy skręcenia, próbowałem odpalić, ale nie udało się. Ociekając potem, wyprowadziłem staruszkę na górkę i z poślizgiem uruchomiłem silnik. W Malicach skręciliśmy na Konopne. Tamtejszy most na Huczwie od strony Kotorowa jest zrujnowany. Pamiętam, jak budowali go żołnierze w końcu lat 80. Prowadzi na tzw. Kątek, gdzie od stuleci mieszkali moi przodkowie Ciuccy. Nazwisko to jest bardzo rzadkie w dzisiejszej Polsce. Studiując archiwalia dotyczące moich unitów dowiedziałem się, że ród ten był niezwykle jeszcze sto lat temu liczny, a Kątek według rosyjskich map mocno zaludniony. Dziś nie ma tam już starych domostw. Zawróciliśmy i dojechaliśmy do kolejnego zniszczonego mostu od strony Werbkowic. Parę lat temu tupaty po nim krowy z „Jungu” (Instytutu Uprawy Nawożenia i Gleboznawstwa – Rolniczego Zakładu Doświadczalnego w Werbkowicach). Obecnie z kopytnych dostrzegłem tam wiele saren. I one również dojrzały mnie. W polach znajduje się zapowiedziana Chrustynia. Pod koniec lat 50. XX wieku miały tam miejsce wykopaliska archeologiczne, które wykazały istnienie osady dawno dawno temu. Dzięki pobieżnym poszukiwaniom powierzchniowym znalazłem tam kiedyś fragmenty ceramiki oraz narzędzia krzemienne. Wiosną, gdy Huczwa wylewa, Chrustynia, czyli kilkumetrowe

wzniesienie, staje się wyspą będącą schronieniem dla zwierzyny. Zostawiwszy Konopne, przez Kotorów pojechaliśmy wzdłuż rzeki na służę w Malicach. Umykając przed nadciągającą burzą, wróciliśmy pod wieczór do domu.

Polną drogą dookoła Polski?

Dziś nie robi już na mnie wrażenia relacja z motocyklowej wyprawy na inny kontynent. Parę lat temu robiła. Kto chce, to jedzie do Azji albo Ameryk i nie jest to odosobniony wyczyn. Okazuje się jednak, że aby odbyć dobrą podróż nie trzeba jechać bardzo daleko. Można zaznać przygody na motocyklu, którego niejeden wstydziliby się pokazać.

Marzeń z każdym przejechanym kilometrem przybywa. Ciekawie byłoby objechać całą Polskę tylko polnymi drogami. Pewnie na niektórych odcinkach byłoby to niemożliwe, bo niestety mamy już dużo asfaltu, ale na pewno w dużym stopniu realne. To tylko kwestia przyrzenia się dokładnie zdjęciom dostępnym w sieci i zaplanowania trasy. Skoro mogę kilkanaście kilometrów od domu, to czemu by nie dalej? Dzięki takiej podróży można zetknąć się z Polską, jakiej na co dzień nie widzimy.

 **Mariusz Sawa**

Śluza w Malicach. Miejsce wypoczynku tubylców



Fotorelacja

Operacja Krawat 2



Siedlczanka

W dniach 13-15 września zostałem zaproszony na niecodzienny zlot. Nie-daleko Warszawy, niemal u stóp zamku książąt mazowieckich w Czersku, koleżanki i koledzy z Redmotorz i ich przyjaciele rozłożyli swój obóz. Niestety, udało mi się dotrzeć tylko na sobotnie popołudnie, ale wrażenia pozostały niezapomniane. Dziwnie tylko się czułem, kiedy moja czerwona Hayabusa zaparkowała wśród stylowych „rusków” i innych, zacnych motocykli. Muszę przyznać, że lekko zepchnąłem ją w krzaki, żeby nie szpeciła tych pięknych pojazdów. Ale od początku.

„Operacja Krawat” to już druga edycja spotkania miłośników motocykli zabytkowych i tych powstałych dzięki myśli technicznej naszych wschodnich sąsiadów. W tym roku ponownie organizatorzy przewidzieli wiele atrakcji. Był wyjazd do oddziału Muzeum Wojska Polskiego na warszawskiej Sadybie, liczne konkurencje sprawnościowe (pierwszy raz zobaczyłem, co można zrobić motocyklem z koszem) oraz wyśmienity koncert. Sam, będąc zupełnym laikiem w tej odmocie świata motocyklowego, wkręciłem się w rozmowy i przemyślenia odnośnie motocykli. Zresztą, co będę Wam opowiadał. Sami przyjdźcie w przyszłym roku. Tylko zaznaczam, nie jest

to impreza dla mięczaków. Tu potrzeba charakteru, szacunku do pięknych maszyn i do ludzi, którzy spędzili przy nich wiele tygodni swojego życia.

Zdjęcia dzięki uprzejmości Magdy De-nejko, która zawsze potrafi uchwycić aparatem to, co w fotografii najpiękniejsze.

 **Paweł Szymański**









OPODATKOWANIE ODSZKODOWAŃ niby wszystko jasne



KANCELARIA DORADZTWA PODATKOWEGO
MARIUSZ GOTOWICZ
www.gotowicz.pl



O podatkowaniu podatkiem dochodowym podlegają wszelkiego rodzaju dochody poza wprost wymienionymi w art. 21, 52, 52a i 52c ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (tekst jednolity z dnia 17 stycznia 2012 r. - Dz. U. z 2012 r. poz. 361) oraz dochody, od których na podstawie przepisów Ordynacji podatkowej zaniechano poboru podatku.

Zasadą jest, że w sposób precyzyjny i jednoznaczny ustawodawca podatkowy określa ewentualne dochody wyłączone z opodatkowania. Różnie niestety jednak bywa z tą precyznością i jednoznacznością w prawie podatkowym. Ciągłe zmiany, nowelizacje, uzupełnienia powodują, że na przestrzeni 21 lat obowiązywania ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (dalej cytowanej jako PIT) nic nie jest już takie proste i oczywiste, a zwykły „zjadacz chleba” ma coraz trudniejsze zadanie, aby jakoś w miarę świadomie poruszać się w gąszczu przepisów podatkowych. Ustawodawca kieruje się różnymi powodami wyłączając niektóre przychody lub dochody uzyskane przez podatnika od opodatkowania podatkiem dochodowym od osób fizycznych (PIT). Są to między innymi cele społeczne, ale i cele związane z kreowaniem polityki państwa lub wynikające z umów międzynarodowych.

Należy wspomnieć, iż określony w art. 21 ustawy o PIT katalog zwolnień przedmiotowych jest co do zasady wyjątkiem od tzw. powszechności i sprawiedliwości podatkowej wynikającej z art. 84 Konstytucji RP.

Przyczyną, dla których ustawodawca podatkowy wprowadził zasadę zwolnienia odszkodowań z podatku dochodowego jest fakt, iż odszkodowanie co do zasady ma na celu wyłącznie zrekomensowanie poszkodowanemu poniesionej przez niego szkody. Odszkodowanie nie może powodować wzbogacenia się poszkodowanego, skutkujące powstaniem przychodu (a w zasadzie dochodu), od którego pobierany powinien być podatek PIT.

Po tym krótkim wprowadzeniu, ewentualnie przypomnieniu podstawowych zasad opodatkowania podatkiem dochodowym, wypada zauważyć, że odszkodowania co do zasady są zwolnione z tego podatku, acz... jak zwykle w podatkach są wyjątki od zasady, a od wyjątków też bywają wyjątki...

W obowiązującej ustawie o podatku dochodowym (PIT) istnieje cały katalog zwolnień dotyczących odszkodowań. Został on ujęty w art. 21 ust. 1 pkt 3, 3a, 3b, 3c, 3d, 4, 106 oraz w pkt 120 ustawy o PIT. Zwolnieniem przedmiotowym objęte są również szczególnego

rodzaju świadczenia, które mają swoisty charakter odszkodowawczy. Zostały one wskazane w art. 21 ust. 1 pkt 45, 52, 53.

Przez odszkodowanie należy rozumieć świadczenie przysługujące danemu podmiotowi (nie tylko osobie fizycznej) w sytuacji doznania uszczerbku (szkody) bądź to w swoim majątku, czyli – szkoda majątkowa, bądź też w innych dobrach, czyli – szkoda niemajątkowa. Warto wiedzieć, że osoby fizyczne mogą być uprawnione do otrzymania odszkodowania za poniesioną szkodę z tytułu szeregu różnych przepisów, w tym w oparciu o Kodeks cywilny, Kodeks pracy, Kodeks postępowania administracyjnego, czy innych ustaw. Widać więc, że przepisy ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych wprowadzają wręcz generalną zasadę, iż odszkodowania są zwolnione z podatku PIT. Należy jednak podnieść jedno zastrzeżenie! W niektórych przypadkach odszkodowania nie będą podlegały zwolnieniu od podatku i osoba fizyczna będzie miała obowiązek rozliczenia się z urzędem skarbowym z tytułu otrzymanego odszkodowania!

Wprawdzie dotyczy to odszkodowań otrzymanych w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą, niemniej jak już pisałem, są wyjątki od wyjątków, a więc warto za każdym razem

sprawdzić, czy otrzymane odszkodowanie mieści się w katalogu zwolnień z podatku, jak też należy sprawdzić, czy otrzymana kwota jest odszkodowaniem w rozumieniu przepisów podatkowych, bowiem bywa z tym różnie.

Odszkodowania – zwolnienia podatkowe

W tym artykule skupimy się jednak na zakresie odszkodowań związanych z ruchem drogowym, ze szkodami (wypadkami) powstającymi z przyczyn leżących po stronie szeroko rozumianych uczestników ruchu drogowego – zarówno pieszych, rowerzystów, jak i motocyklistów, ale też np. drogowców (zarządzających drogami).

Zwolnienia odszkodowań z podatku dochodowego obejmują między innymi:

- a) odszkodowania lub zadośćuczynienia, gdzie ich wysokość lub zasady ustalenia wynikają wprost z przepisów odrębnych ustaw lub przepisów wykonawczych wydanych na podstawie tych ustaw z wyjątkami (vide – art. 21 ust. 1 pkt 3)
- b) odszkodowania w postaci renty otrzymane na podstawie przepisów prawa cywilnego w razie uszkodzenia ciała lub wywołania rozstroju zdrowia przez poszkodowanego, który utracił całkowicie lub częściowo zdolność do pracy zarobkowej, albo jeżeli zwiększyły się jego potrzeby lub zmniejszyły widoki powodzenia na przyszłość (vide – art. 21 ust. 1, pkt 3c)
- c) kwoty otrzymane z tytułu ubezpieczeń majątkowych i osobowych (vide – art. 21 ust. 4).

Z zasad ogólnych wynika, że każde odszkodowanie otrzymane na podstawie przepisów prawa rangi ustawowej, o ile nie znalazło się w katalogu wyłączeń z art. 21 ust. 1 pkt 3 lit. a-c ustawy o PIT, korzysta ze zwolnienia od podatku dochodowego.

Przypomnieć trzeba, że przepisy ustalające wysokość i zasady odszkodowania określone są w następujących aktach normatywnych:

- ustawa Prawo ochrony środowiska (odszkodowanie z tytułu ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości w związku z ochroną zasobów środowiska – art. 131-133)
- ustawa o gospodarce nieruchomościami

(odszkodowanie za działki gruntu wydzielone pod drogi publiczne z nieruchomości, której podział został dokonany na wniosek właściciela, odszkodowanie za wywłaszczone nieruchomości – art. 98, art. 106 ust.1, art. 128-135)

- ustawa o zatrudnianiu pracowników tymczasowych (prawo do dochodzenia odszkodowania za naruszenie zasady równego traktowania – art. 16)

- ustawa Kodeks postępowania administracyjnego (odszkodowanie przysługujące stronie postępowania administracyjnego, która poniosła szkodę na skutek uchylecia lub zmiany decyzji – art. 161 § 3)

- ustawa Kodeks pracy (m.in. odszkodowanie za naruszenie zasady równego traktowania przez pracodawcę, odszkodowanie za niewydanie w terminie lub wydanie niewłaściwego świadectwa pracy – art. 183d, art. 36¹, art. 47¹, art. 50, art. 55 § 1¹, art. 58-60, art. 612 § 1, art. 632 § 2, art. 99 § 2, art. 1012 § 3, art. 119, art. 201 § 2)

- ustawa Kodeks cywilny.

Dla czytelników Kwartalnika „Swoimi Drogami” w zasadzie najważniejsze są przepisy Kodeksu cywilnego, bowiem to na ich podstawie wypłacane są najczęściej odszkodowania, renty czy zadośćuczynienia. Dominują odszkodowania wypłacane przez towarzystwa i instytucje ubezpieczeniowe, acz zasady prawa cywilnego dotyczą wszystkich osób prawnych i fizycznych. Warto przypomnieć, że w przypadku odszkodowań wypłacanych przez ubezpieczyciela obowiązują pewne ważne zasady, w tym między innymi to, że towarzystwo ubezpieczeniowe zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę (art. 805 k.c.).

Ubezpieczania dzielą się na ubezpieczenia majątkowe oraz osobowe. Kryterium podziału wskazanych ubezpieczeń jest zakres przedmiotowy ochrony ubezpieczeniowej. W ubezpieczeniach majątkowych może nim być każdy interes majątkowy, który nie jest sprzeczny z prawem i daje się ocenić w pieniądzu (art. 821 k.c.). Tak więc w ubezpieczeniach majątkowych przedmiotem ochrony jest mienie lub odpowiedzialność cywilna. Natomiast w ubezpiecze-

niach osobowych przedmiotem ochrony są w szczególności dobra osobiste człowieka, czyli życie i zdrowie (art. 829 k.c.). W razie zaistnienia zdarzenia skutkującego powstaniem wypadku ubezpieczeniowego, ubezpieczyciel ma obowiązek spełnić świadczenie polegające w szczególności na zapłacie: przy ubezpieczeniu majątkowym – określonego odszkodowania za szkodę; przy ubezpieczeniu osobowym – umówionej sumy pieniężnej, renty lub innego świadczenia.

Zwolnienia kwot uzyskanych z tytułu ubezpieczeń majątkowych i osobowych

Jak już sygnalizowałem wcześniej rolą odszkodowania jest zrekompensowanie faktycznie poniesionej szkody. Nadto odszkodowanie nie może stanowić świadczenia, którego celem jest wzbogacenie podatnika. Przymusowe ubezpieczenie OC oraz inne rodzaje ubezpieczeń np. NNW, AC mają zabezpieczać osobę lub instytucję przed żądaniem odszkodowania, a poszkodowanemu gwarantować wypłatę środków niwelujących poniesioną szkodę.

Dlatego też oprócz zwolnień podatkowych dotyczących wypłaty odszkodowania zawartych w art. 21 ust 1 pkt 3-3d, ustawodawca podatkowy zawarł w ustawie PIT stosowne zwolnienie, które zapisał w art. 21 ust. 1 pkt 4 ustawy o PIT. Zgodnie z treścią tego kolejnego przepisu, wolne od podatku dochodowego są kwoty otrzymane z tytułu ubezpieczeń majątkowych i osobowych, z wyjątkiem:

- a) odszkodowań za szkody dotyczące składników majątku związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą lub prowadzeniem działów specjalnych produkcji rolnej, z których dochody są opodatkowane zgodnie z art. 27 ust. 1 lub art. 30c
- b) dochodu, o którym mowa w art. 24 ust. 15.

Podsumowując, w ubezpieczeniach majątkowych przedmiotem ochrony jest mienie lub odpowiedzialność cywilna. Natomiast w ubezpieczeniach osobowych przedmiotem ochrony są w szczególności dobra osobiste człowieka, czyli życie i zdrowie

Odszkodowania – wyjątki od zasady zwolnień podatkowych

Zasadą jest, iż wolne od podatku dochodowego są otrzymane odszkodowania lub zadośćuczynienia, jeżeli ich wysokość albo zasady ustalenia wynikają wprost z przepisów odrębnych ustaw lub przepisów wykonawczych wydanych na podstawie tych ustaw. Niestety, aby nie było nam zbyt łatwo i wygodnie, ustawodawca podatkowy wprowadził jednak pewne wyjątki (zwolnienia podatkowe są wyjątkiem od zasady powszechności, a więc mamy tu do czynienia z wyjątkiem od wyjątku), na mocy których opodatkowaniu podlegają:

- odszkodowania za szkody dotyczące składników majątku związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą, otrzymane również na podstawie wyroku lub ugody sądowej
- odszkodowania za szkody dotyczące składników majątku związanych z prowadzeniem działów specjalnych produkcji rolnej, z których dochody są opodatkowane według skali, o której mowa w art. 27 ust. 1 ustawy o PIT (18% i 32 %), lub na zasadach, o których mowa w art. 30c tej ustawy (19 % podatek liniowy)
- odszkodowania wynikające z zawartych umów lub pozasądowych ugod

- odszkodowania otrzymane w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą

- odszkodowania dotyczące korzyści, które podatnik mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzone.

Otrzymane odszkodowanie, które nie podlega zwolnieniu z podatku dochodowego od osób fizycznych, należy wykazać w zeznaniu podatkowym składanym za 2013 rok w pozycji „inne źródła”.

Dokonując analizy katalogu zwolnień podatkowych oraz wyjątków od tych zwolnień, które powodują, że dane odszkodowanie podlega jednak opodatkowaniu wyraźnie widać, że w przypadku osób fizycznych nie prowadzących działalności gospodarczej, zasadą jest zwolnienie otrzymanych odszkodowań z podatku dochodowego. Dokładnie odwrotnie kształtuje się sytuacja podatkowa w przypadku osób prowadzących działalność gospodarczą. Tą zasadą jest pełne i szerokie opodatkowanie otrzymanych odszkodowań. Opodatkowaniu podlegają bowiem zarówno odszkodowania za szkody dotyczące składników majątku związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą (otrzymane również z tytułu ubezpieczeń majątkowych i osobowych), a także inne odszkodowania otrzymane w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą.

Na zakończenie

Należy pamiętać, iż kwoty odsetek od otrzymanych odszkodowań nie są zwolnione z podatku dochodowego i należy je wykazać i opodatkować w zeznaniu rocznym za dany rok podatkowy.

Reasumując, otrzymane odszkodowania oraz inne świadczenia z tytułu ubezpieczeń osobowych lub majątkowych (również w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego), niezależnie od tego, czy zostały przyznane na podstawie uznania ubezpieczyciela, ugody pozasądowej lub sądowej, są zwolnione z podatku dochodowego od osób fizycznych na podstawie art. 21 ust. 1 pkt 4 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych.

 **Mariusz Gotowicz**



Route 66

Spełniaj Marzenia z Nami



<https://www.facebook.com/pages/Route-66-Spełniaj-Marzenia-z-Nami/1435534686664862>

JUST RIDERS

przyjaciele, podróże, a może i coś więcej?



Jak dobrze jest odnaleźć w życiu swoją pasję. Naszą są motocykle i pomaganie innym. A od czego się zaczęło? To dobre pytanie. Znamy się jako grupa sprawdzonych przyjaciół. Wspólne wyjazdy, przygody, przeżycia scalały nas bardzo mocno, a pewne wydarzenie z 2008 roku zadecydowało o tym, kim jesteśmy teraz.

Na zakończeniu sezonu w Bielsku-Białej motocyklista miał wypadek. Przez dwa lata staraliśmy się mu pomóc, ale bez odpowiednich dokumentów i zezwoleń mieliśmy związane ręce. Tak powstał pomysł, aby pomagać motocyklistom po wypadkach. Zarejestrowaliśmy się w sądzie jako stowarzyszenie, otrzymaliśmy numer KRS, status organizacji pożytku publicznego i tak rozpoczęła się walka o 1% podatku. Jesteśmy jedynym klubem motocyklowym w Polsce nastawionym na kompleksową pomoc motocyklistom po wypadkach. Teraz wszystko zależy od ludzi, którzy będą chcieli oddać na nas 1% ze swoich podatków.





Inne nasze działanie to MOTOMIKOŁAJE. Od pięciu lat przyjeżdżamy do Domu Dziecka w Bielsku-Białej przy ul. Pocztowej. Najpierw była to impreza wszystkich motocyklistów z Bielska i okolic, ale w zeszłym roku Monia, która prowadziła to wszystko od początku, zarejestrowała Stowarzyszenie MOTOMIKOŁAJE BIELSKO-BIAŁA. W zaprzyjaźnionym Centrum Handlowym GEMINI PARK kwestujemy przez cały listopad, przeliczamy skarbonki i robimy dzieciom prezenty. Pieniądze te służą im także w ciągu roku (rehabilitacja, meble, pieluszki dla najmłodszych, pomoce dydaktyczne i wiele innych rzeczy). W zeszłym roku trafiliśmy do Domu Dziecka „Hanka” w Dębicy, gdzie jest oddział naszego Klubu. Jedna rodzina motocyklowa robiła paczkę dla jednego dziecka. Było tylu chętnych, że brakło dzieci do obdarowania. W tym roku 14 grudnia też tam zawitaliśmy.

Kolejna nasza koronna impreza to MOTOSERCE, czyli oddawanie krwi przez motocyklistów i nie tylko. Mówiło się od zawsze o nas, że jesteśmy „dawcami”. Teraz ma to zupełnie inny wymiar. Przez 5 lat istnienia imprezy w Polsce zebraliśmy ponad 15 tysięcy litrów krwi. Rokrocznie w tym dniu w Bielsku jesteśmy w Domu Dziecka z Motosercowym wielkim tortem (mniem).

Jeździmy do ośrodków:

- „Dom Łazarza” dla bezdomnych w Krakowie,
- „Nadzieja” dla młodzieży z różnymi problemami w Bielsku Białej,
- „Straszny Dwór” w Czechowicach-Dziedzicach,
- więzienia: Uherce Mineralne, Strzelce Opolskie.

Wspieramy wiele inicjatyw, bo warto!

Nasz wice prezydent Krystian Kurka mawia: „Jeżeli nie TY, to kto? Jeżeli nie dziś, to kiedy?”.

Jako stowarzyszenie nie pobieramy z naszej działalności żadnych profitów.

Nasza strona www.justriders.pl

Beti Żywiołek - Sekretarz Klubu

support your local brotherhood



DLA KLUBÓW MOTOCYKLOWYCH

HAFTOWANE POLARY DLA WYMAGAJĄCYCH
NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI POLSKI MATERIAŁ
TRWAŁY HAFT, INDYWIDUALNY WZÓR
OPCJA DODATKOWEGO WYKOŃCZENIA



www.forbiker.pl

Wojna o Hollister

Historia ruchu motocyklowego

autor: Magic

Prestizowy amerykański magazyn „LIFE” donosił... „www.”

Zacznę od pierwszych lat XX wieku... Trudno jest znaleźć absolutny początek zorganizowanego ruchu motocyklowego w Ameryce.

W dniu 7 września 1903 roku, w trakcie zlotu 93 amatorów motocykli została oficjalnie utworzona w klubie na Brooklynie Federacja Motocyklistów Amerykańskich - Federation of American Motorcyclists (FAM). Celem FAM było zachęcanie do korzystania z motocykli i promowania grup motocyklowych. Federacja przygotowała zasady ich funkcjonowania oraz turystycznego korzystania z dróg przez motocyklistów. FAM zaangażowała się również w organizację wyścigów motocyklowych. Podczas 16 lat istnienia, opracowała szczegółowe zasady konkurencji sportowych i klasyfikacji kierowców. W najlepszym okresie swojej prosperity - w roku 1915, organizacja zrzeszała 8247 motocyklistów. Pierwsza wojna światowa przyczyniła się do szybkiego spadku liczby członków organizacji.

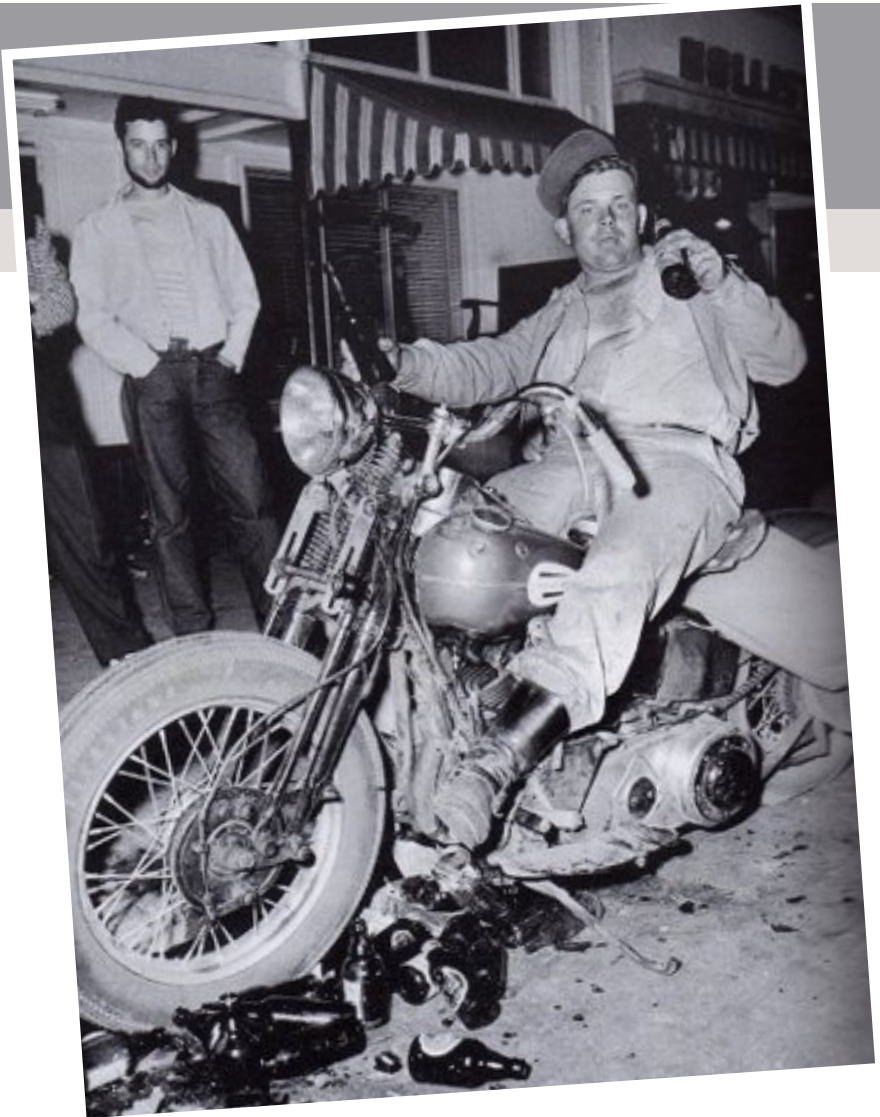
Przez lata istnienia FAM, pojawiły się oznaki stałego wzrostu i rozwoju raczkującego jeszcze amerykańskiego przemysłu motocyklowego. Rozwój ten przyczyniał się do powstawania wielu stowarzyszeń zawodowych producentów motocykli. Jednym z pierwszych było utworzone w 1908 roku Stowarzy-

szenie Producentów Motocykli - Motorcycle Manufacturers Association. W listopadzie 1916 roku, założone zostało Stowarzyszenie Handlu Motocyklami i (Podobnymi/) Motorcycle and Allied Trades Association (M&ATA). Wszystkie te organizacje reprezentowały interesy producentów motocykli.

Kiedy FAM praktycznie zakończyła działalność, M & ATA pozostało bez stosownego odpowiednika reprezentującego motocyklistów i zawodników. Tak więc, mimo że stowarzyszenie było kontrolowane przez przemysł motocyklowy, utworzyło Komisję Edukacyjną, która zajęła się rejestracją klubów i wspieraniem ruchu motocyklowego. W 1919 roku, w ramach M & ATA powstała Komisja Sportowa, która miała być funda-

mentem silnego i sprawnego motocyklowego związku sportowego. Po pięciu latach rozwoju M & ATA organizacja miała już 10 000 członków. Jeden z jej dyrektorów, na spotkaniu w Cleveland, zaproponował utworzenie Amerykańskiego Stowarzyszenia Motocyklowego - American Motorcycle Association (AMA). Stało się to w dniu 15 maja 1924 r.

Profil działalności AMA określony został przez jej hasło: An Organized Minority Can Always Defeat an Unorganized Majority (Zorganizowana mniejszość zawsze pokona niezorganizowaną większość). Nowe stowarzyszenie miało sankcjonować organizację rodzinnych imprez motocyklowych i służyć pomocą członkom ruchu motocyklowego. AMA z powodzeniem organizowała zawody,



rodzinne imprezy turystyczne oraz zloty bardzo podobne do dzisiejszych zlotów fanów motocykli. Podczas imprez, tak jak to się dzieje i dzisiaj, organizowano szereg konkursów dla motocyklistów. Jeden z tych konkursów odznaczył się szczególnie w historii ruchu motocyklowego. AMA przyznawała nagrody dla najlepiej ubranej grupy motocyklowej. Zwykle motocykliści ubrani byli w stroje wojskowe. Lokalne grupy motocyklistów zaczęły przybywać na zloty w podobnych ubraniach identyfikujących przynależność do danej społeczności. Pojawiły się nazwy grup, znaki graficzne i nazwy miejscowości umieszczane na plecach. Tak powstały charakterystyczne dla poszczególnych klubów barwy. Dzisiaj AMA ma za sobą 87 lat działalności. <http://www.americanmotorcyclist.com/>

Niestety, albo stety ... na działalność AMA nie składały się same sukcesy...

Ale po kolei...

Nadszedł koniec II wojny światowej. Amerykańscy żołnierze wracają do domu. Z trudem dostosowują się do wolniejszego tempa życia w czasach pokoju. Z trudem adaptują się do zwykłej codziennej pracy. Jazda na motocyklu w weekendy staje się coraz popularniejsza jako forma rekreacji, będąca skutecznym rozładowaniem stresu i emocji. Coraz częściej ponownie pojawiają się zorganizowane zloty motocyklowe. W tym okresie wszystkie wydarzenia motocyklowe w USA były sponsorowane lub kontrolowane przez AMA.

Nadszedł 4 lipca 1947 roku. Klub motocyklowy Salinas Ramblers MC zrzeszony w AMA we współpracy z Hollister Veterans Memorial Park Association organizuje w Hollister (Kalifornia) imprezę motocyklową Gypsy AMA Tour. Program imprezy przewiduje:

Piątek 4 lipca 1947 roku - wjazd na wzgórze Lavignino Ranch,

Sobota 5 lipca 1947 roku - parada motocykli, wyścigi terenowe, wyścigi szosowe amatorskie na ½ mili, a wieczorem rozdanie nagród podczas pikniku przy muzyce w Memorial Auditorium.

Niedziela 6 lipca 1947 roku - wielki wyścig na ½ na torze na przedmieściach Hollister z nagrodą główną wynoszącą 1200 dolarów - co wówczas było odpowiednikiem dzisiejszej małej fortuny. Wyścig dla zarejestrowanych zawodni-

ków.

Na imprezę przybyło około 3 - 4 tysiące motocykli. Było ich dużo więcej, niż ktokolwiek z organizatorów się spodziewał. Nie wszystko przebiegało zgodnie z planem. Zorganizowane pola kempingowe były pełne już w czwartek. Uczestnicy rozkładali sprzęt biwakowy gdzie tylko znaleźli wolne miejsce. Problemy nasiliły się w sobotę wieczorem podczas pikniku i zabawy tanecznej. Teren był przepełniony. AMA przygotowała się w zasadzie tylko na obecność członków pobliskich klubów. Dodatkowe 3000 motocykli przerosło możliwości organizatora. W pewnym momencie zamknięto imprezę. Poza terenem pikniku znalazło się tysiące ludzi. Tłum pijanych i wkurzonych motocyklistów udał się do barów i restauracji zlokalizowanych głównie przy historycznej ulicy San Benito. Dla miasta było to wielkim zaskoczeniem. Nikt nie był na to przygotowany. Mimo to nie było źle. Na pewno nie gorzej niż na współczesnych zlotach z udziałem 3000 „rozbawionych” motocyklistów. Doszło wprawdzie do bijatyki pomiędzy Boozefighters Motorcycle Club a Pissed Off Bastards z Bloomington, ale sytuacja nie wymagała interwencji sił porządkowych na wielką skalę.

Niestety wśród motocyklistów pojawił się niejaki C. I. Dougherty Jr oraz Bar-

ney Peterson. Pierwszy był reporterem a drugi fotografem z San Francisco Chronicle Newspaper. I to oni stali się głównymi sprawcami późniejszego zamieszania. Faceci postanowili wykorzystać okazję do poważnego zaistnienia w mediach. Peterson robił aranżowane, bardzo naciągane zdjęcia. Na jego fotografiach każdy drobny incydent nabierał formatu skandalu. Głównym motywem fotografii była policja używająca miotaczy gazu łzawiącego oraz pijany motocyklista na motocyklu pośród stosu butelek z piwem w dłoni. Policja, sprowokowana przez zdjęcia Pana Petersona, postanowiła zostać zbawicielem miasta. W rzeczywistości policyjny plan okazał się mało wyrafinowany. Oddział 40 policjantów uzbrojonych w miotacze gazu zajął ciężarówkę z platformą, na której występowały zespoły muzyczne. Muzykom zakazano grania. W barach i restauracjach zaprzestano sprzedaży piwa, licząc na to, że motocyklistów nie będzie stać na droższe alkohole. Gdy to nie poskutkowało postanowiono wcześniej zamknąć bary. Problem szybko się rozwiązał.

Wydawałoby się że to koniec opowieści... Ale nic bardziej błędnego - to dopiero początek...

Kierownictwo American Motorcycle Association było w szoku, gdy w ciągu kolejnych dni w całym kraju w prasie ukazywał się artykuł opisujący „Piekło w Hollister”. Wpisał się w to nawet bar-





dzo poważany magazyn LIFE.

Spustoszenie w HOLLISTER - Motocykliści przejęli miasto, wielu rannych.

C. I. DOURGHTY JR. San Francisco Chronicle Personel Writer HOLLISTER. 5 lipca 1947 r.

„Dzisiaj władze stanowe ogłosiły w centrum Hollister stan wyjątkowy w celu opanowania 4000 agresywnych motocyklistów. Prawie 60 osób zostało rannych, trzy z nich poważnie. Kilku motocyklistów aresztowano i na specjalnie zwołanej nocnej sesji sądu ukarano odpowiedzialnych za niebezpieczną jazdę i pijaństwo. Wybuch terroryzmu – niszczenie barów, stopy butelek rzuconych z okien i dachów oraz szaleńcze wyścigi motocykli na ulicach miasta – to wszystko przywieźli uczestnicy corocznego trzydniowego zlotu “Gypsy Tour” sponzorowanego przez American Motorcycle Association.

Wieczorne uspokojenie.

Dzisiaj o zmierzchu 40 osobowy oddział policyjny, dowodzony przez kapitana L.T. Torreasa, zakończył w mieście terroryzm. Uzbrojeni w miotacze gazu łzawiącego, funkcjonariusze spacyfikowali motocyklistów na ulicy San Benito, pomiędzy ulicami piątą i szóstą. Policja zajęła platformę zespołu muzycznego i zakończyła koncerty. Setki osób, które przybyły wczoraj na zlot motocykli (około 10 procent z nich to kobiety) przerwało swoje burzliwe hulanki. Kolejne punkty dzisiejszego programu zlotu zostały odwołane na rozkaz policji. Cofający

się imprezowicze odsłoniли całe rozbite szkło i stopy butelek rozrzuconych w ciągu dnia. Funkcjonariusze stanęli niemal ramię w ramię wzdłuż krawężnika.

Wniosek o pomoc.

Kapitan Torres i jego ludzie zostali wysłani na miejsce przez Charlesa E. Raymonda Cato z policji autostradowej, która otrzymała formalny wniosek o pomoc porucznika Roya L. McPhaila z siedmioosobowego komisariatu policji w Hollister. Wniosek o przyznanie pomocy został złożony dzisiaj o godzinie 3:30 po południu. W reakcji na widok funkcjonariuszy setki motocyklistów ruszyło ulicami Hollister, łamiąc przepisy ruchu drogowego. Wielu z nich zostało rannych w wywrotkach i wypadkach. Jeden z rannych miał nogę praktycznie odciętą.

Czwartek.

Motocykliści przybyli na trzydniowy zlot motocyklowy rozpoczęli “przejęcie miasta” wieczorem 3 lipca. Zjawisko to nasiliło się 4 lipca. Do wieczora byli oni praktycznie poza kontrolą policji. Motocykliści, zarówno mężczyźni jak i kobiety, wjeżdżali swoimi maszynami do barów, rozbijając urządzenia, butelki i lustra. Łamali wszystkie możliwe przepisy ruchu drogowego podczas wyścigów z pełną prędkością po ulicach i skrzyżowaniach miasta. Stopy porzucanych butelek. Barmani wstrzymali sprzedaż piwa wierząc, że motocykliści

nie mogą sobie pozwolić whisky. Gdy to nie pomogło bary zostały zamknięte dwie godziny przed czasem. Wprowadzono godzinę policyjną aby osiągnąć efekt jaki mamy dzisiaj. Policja ograniczyła działalność tłumu. Dokonano wielu aresztowań. Sędzia Frank Butcher zwołał dzisiaj specjalną sesję sądu, tak jak to zrobił wczoraj w nocy. Zasądzano kary w przedziale od \$ 25 do \$ 250 i do 75 dni więzienia. Jeden z uczestników zidentyfikowanych przez policję jako Jim Morrison, lat 19, z Los Angeles, otrzymał 90 dni w więzieniu hrabstwa za nieprzystojne zachowanie. Pogotowie ratunkowe w Hazel Hawkins Hospital zostało wypełnione rannymi. Pierwsi ranni przybywali już wczoraj późnym wieczorem. Pomocy udzielono ponad 40 osobom. Pracę pogotowia wspierał San Benito Hospital.

Lista najpoważniej rannych:

Merton Kranzman, 20, Wsi NO Rout. 4, Tular. Złamana kość prawej nogi.

Frank McGovern, 45, Wsi NO Rout. 2, Chico. Niemal odcięta lewa noga.

Ted Boyde Jr, 20, 542 Williams, Oakland.

Możliwe pęknięcie czaszki.

Zamieszki w tym momencie są pod kontrolą. Jeden z oficerów stwierdził, iż nie było przejawów zorganizowanej działalności przestępczej. Główny wyścig zlotu był planowany na niedzielę. Policja do późnego wieczora nie zdecydowała czy wyda zezwolenie na dokończenie imprezy. “Po prostu nie można wypędzić

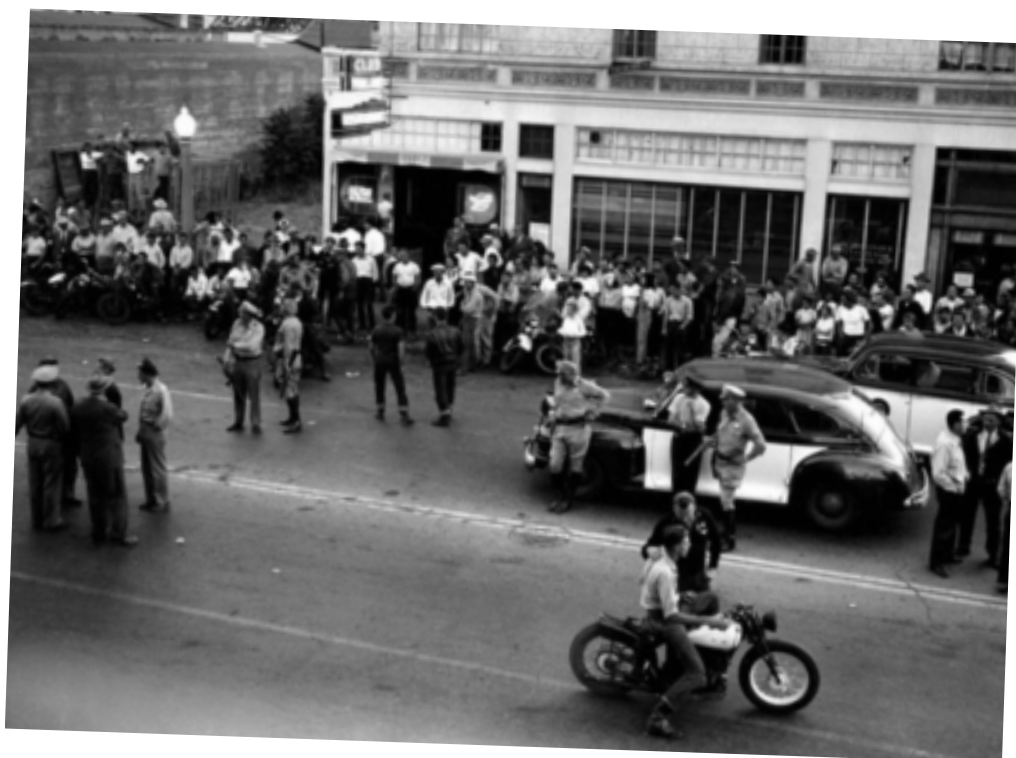
każdego z miasta”, powiedział kapitan Torres. Złot przyniósł największą ilość gości w najnowszej historii do Hollister. Setki ludzi spało, według policji, w miejskim parku i na miejskich placach. „Gypsy Tour” przyciągnął motocyklistów z Kalifornii, Arizony i Oregonu. Według oficjalnych szacunków w zlocie wzięło udział ponad 12 000 osób.”

Lokalna gazeta miasta Hollister - The Free Lance naturalnie również opublikowała doniesienia z weekendu. Początkowo zamieściła to w podrzędnej kolumnie obok obszernego artykułu o wynikach wyścigów motocyklowych tytułując wstawkę „49 zatrzymań, 2000 \$ kary.” Jednak pod wpływem doniesień prasy krajowej w kolejnym wydaniu zmieniła ton i o tych samych wydarzeniach pisała jako o „Bitwie pod Hollister”. Mimo to, same artykuły nie wprowadzały paniki. Dopiero opublikowanie słynnego zdjęcia autorstwa Barneya Petersona dołało oliwy do ognia. Artykuły ilustrowane tą fotografią miały tytuły: „Spustoszenie w Hollister”, „Zamieszki... Motocykliści przejęli miasto” i wiele podobnych w tym samym tonie.

Koszmar dla public relations AMA nadzedł dwa tygodnie później. Ogólnokrajowy magazyn LIFE w wydaniu z 21 lipca 1947 zamieścił na całej stronie zdjęcie Petersona Opatrzony tytułem: „Święto motocyklistów. On i jego przyjaciele terroryzują miasto.”

W załączonym do zdjęcia artykule LIFE napisał: Jeden z organizatorów wyjaśnił „Chcemy pokazać. Co to jest świetna zabawa.” Ale szef policji Hollister widzi to zupełnie inaczej: „To tylko piekielny bałagan.”

Prasa krajowa naciskała na AMA o wydanie w tej sprawie oświadczenia. AMA zwołała konferencję prasową, podczas której próbowano naprawić wizerunek organizacji. Zarząd AMA niestety nie składał się ze „spin doktorów”, tylko z przeciętnych amerykańskich motocyklistów. Konferencję zaczęli doskonale stwierdzając ze doniesienia z Hollister były bardzo przesadzone, co było jak najbardziej prawdą. I w tym miejscu należało postawić kropkę. Panowie jednak na tym nie poprzestali. Nazwali prasę kłamcami. Natychmiast z grupy zebranych dziennikarzy posypała się fala pytań. Wtedy to właśnie padło znamienne



i pamiętane do dzisiaj zdanie przypisywane sekretarzowi AMA o nazwisku Lin Kuchler:

THE TROUBLE WAS CAUSED BY THE ONE PER CENT DEVIANT THAT TARNISHES THE PUBLIC IMAGE OF BOTH MOTORCYCLES AND MOTORCYCLISTS.

(PROBLEM ZOSTAŁ SPOWODOWANY PRZEZ 1% ZBOCZENCÓW ODCISKAJĄC PIĘTNO NA WIZERUNKU ZARÓWNO MOTOCYKLI I MOTOCYKLISTÓW).

Byłoby o wiele lepiej, gdyby nic nie powiedzieli!

Koniec historii? Nie, dopiero początek...

AMA nadal miała tylko złą prasę. Przy każdej możliwej okazji była „kopana w dupę”.

Kierownictwo AMA postanowiło odebrać argumenty prasie i podjąć działania zmierzające do poprawy wizerunku. Ustalono, że nie AMA jest winna problemów jakie ją spotkały tylko niewielka grupa „włóczęgów na czoperach”, których wizerunek przedstawiało słynne już zdjęcie. Wysłano polecenie do liderów klubów AMA na terenie całego kraju aby członkowie klubów nie nosili starych wojskowych ubrań poza kurtkami pilotów i wojskowymi bluzami polowymi. Polecono również podjąć próby „zniechęcenia” „włóczęgów na czoperach” do uczestnictwa w oficjalnych imprezach AMA. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Ludzie jeżdżący na czoperach nie byli mile widziani. Często byli nękanymi, czuli się odrzuceni. Byli

przypadki niewpuszczenia na imprezy organizowane przez kluby AMA. Ludzie ci w większości byli weteranami zakończonej właśnie wojny światowej. Nie potrafili zaakceptować takiego traktowania po powrocie do ojczyzny. Nie czuli się w żaden sposób bardziej winni czy gorsi. Na imprezach AMA zaczęły się pokazywać naszywki 1% noszone przez „włóczęgów na czoperach”. Oryginały były ręcznie wyszywane przez ich żony i dziewczyny. Naszywki były przyszywane na lewym rękawie kurtki pilota lub wojskowej bluzy polowej w miejscu gdzie w wojsku nosili oznaczenie jednostki. Mała armia 1% szybko rosła. Wtedy właśnie zaczęła się historia motocyklowych klubów banitów – Outlaw MC. Również inni motocykliści traktowali przyjaźnie tych co mieli stać w kącie i odchodzili od polityki „zniechęcania” AMA. Do kierownictwa AMA dotarło to dopiero w 1948 roku w Riverside. Ostatecznie AMA wycofała się z polityki „zniechęcania”, ale niestety było już za późno. Rana między „włóczęgami na czoperach” a AMA nigdy się nie zagoi. Naszywka 1% została na zawsze i oznacza:

I won't be screwed for what I ride or what I wear!

(Nie będę prześladowany za to czym jeżdżę i w co się ubieram.)

Fakty

W sumie przez kilka dni imprezy pomocy ambulatoryjnej z powodu urazów wymagała 50 - 60 motocyklistów, w tym

większość to urazy powstałe w czasie oficjalnych, planowanych wydarzeń, takich jak wyścig terenowy i wyścig górski oraz urazy powstałe podczas masowej ucieczki przed wkraczającym zwartym oddziałem policji autostradowej. Tylko trzy przypadki zakwalifikowano do dłuższego pobytu w szpitalu.

Podobna liczba motocyklistów została aresztowana i oskarżona o takie wykroczenia jak: picie w miejscach publicznych, zakłócanie porządku i niezgodna z prawem jazda. Nikt nie został zabity ani zgwałcony, nikt nie zgłosił rozboju, nie było znaczących przypadków niszczenia mienia, podpalenia lub grabieży. Sędzia na zatrzymanych nakładał kary grzywny. W areszcie pozostało po rozprawach tylko 3 mężczyzn, którzy byli tak pijani, że nie byli w stanie o własnych siłach wyjść z budynku. W rzeczywistości nikt z mieszkańców nie poniósł żadnej szkody a dla samego liczącego 4500 mieszkańców miasta impreza była ogromnym gospodarczym dobrodziejstwem.

Szef lokalnej policji później przyznał: „Motocykliści nie wyrządzili więcej szkody miastu niż sama policja, ale prasa zachwiała proporcje całej historii”.

Właścicielka apteki sąsiadującej przez ścianę z Johnny's Bar Marylou Williams powiedziała: „Mój mąż i ja jesteśmy właścicielami Hollister Pharmacy. Sklep jest tuż obok Johnny's Bar, na głównej ulicy. Poszliśmy na piętro, aby obejrzeć motocykle na ulicy. Pamiętam, że chodniki były tak zatłoczone, że trzeba było przeciskać się wzdłuż ścian budynków. Na drugim piętrze mieliśmy takie małe balkony, za małe żeby na nie wyjść, ale można było wychylić się i mieć dobry widok na ulicę. Przyniosłam tam moje dzieci, dwie córki w wieku 8 i 4 lata. Nigdy nie przyszło mi do głowy, aby się martwić o ich bezpieczeństwo. Widzieliśmy jazdę motocykli w górę i w dół ulicy, ale to było prawie wszystko... Gdyby rodeo było w mieście, to kowboje byłiby źli?”.

Z szacowanych 3000 - 4000 motocyklistów tylko około 10 - 20% było zarejestrowanymi motocyklistami zrzeszonymi w AMA. Uznanie 1% uczestników za bantitów spowodowało, że wszyscy z poza struktur AMA odnieśli to do siebie. Było to pokolenie, jak sami o sobie mówili,

WW2 (World War 2 – II wojna światowa) nie interesowali się szumem medialnym, uważali to za bzdury, a oświadczenia AMA nie przyjęli za zniewagę, ale za punkt honoru.

Jednym z pierwszych klubów przyjmują-



cych romb 1% był w 1948 Hell Angels MC.

Dziś naszywka w kształcie rombu /diamentu/ z 1% jest uniwersalnym symbolem motocyklistów OUTLAW – ludzi dla których motocykle i unikalne bractwo związane ze stylem życia oznacza dużo więcej niż przejażdżka w niedzielę od czasu do czasu.

Miasto Hollister liczyło około 4500. Było wręcz idealne do organizacji imprez motocyklowych. W okolicy znajdowały się odpowiednie tereny do wyścigów górskich, terenowy tor wyścigowy w Bolano Park (około 10 km) oraz tor wyścigowy w Memorial Park, na obrzeżach miasta. Doroczny „Tours Gypsy” stał się równie ważny dla Hollister jak targ zwierząt lub rodeo. Impreza na lata wojny została zawieszona. Dzień niepodległości w 1947 roku wydawał się organizatorom idealnym terminem do wznowienia. Zakończenie wojny oznaczało dla wielu amerykańskich żołnierzy demobilizację. Wielu z nich mieszkało w Kalifornii. Żołnierze, dysponując regularnym wy-

nagrodzeniem mieli okazałe oszczędności, ale nie mieli gdzie ich wydać. W słonecznej Kalifornii kupowali motocykle. Weterani WW2 utworzyli setki małych klubów motocyklowych takich jak: Jackrabbits MC, 13 Rebels MC, czy Yellow Jackets MC. Członkowie klubów nosili jednakowe ubiory, razem jeździli, pili i bawili się. Nie widzieli potrzeby ani sensu międzyklubowej rywalizacji.

Prawdą jest również, że armia nie jest szczególnie dobrym miejscem do nabycia umiejętności i zachowań społecznych. Nowi, powojenni motocykliści więcej pili i byli bardziej hałaśliwi niż motocykliści, którzy przybywali do Hollister przed wojną. Tysiące motocyklistów przybywało do miasta z San Francisco, z Los Angeles i San Diego, oraz z tak odległych miejsc jak Floryda i Connecticut.

Hollister powitało motocyklistów z otwartymi ramionami w swoich 21 barach i tawernach. Właściciele barów przyjmowali za dobry żart, kiedy motocykle wjeżdżały do tawerny. Jednak szybko zdali sobie sprawę, że napór przerasta ich wyobrażenia. Za radą policji zamknięto bary dwie godziny wcześniej niż zwykle. A co najważniejsze, nie mogło być źle jak opisywała prasa ponieważ już 5 miesięcy później władze miasta zwróciły się do AMA z zaproszeniem do organizacji kolejnych zlotów. Właściciele barów znów marzyli o motocyklistach i ich portfelach. Miejskowa społeczność Hollister, która doświadczyła „zamieszek”, była gotowa na powrót motocyklistów. Tymczasem mieszkańcy innych miast w USA, którzy tylko przeczytali o incydencie w prasie, żądali odwołania wszelkich imprez motocyklowych. W departamentach policji długo panowało przekonanie, że wędrujące gangi bezwzględnych bandytów motocyklowych mogą wjechać do ich miast w każdej chwili.

Przyczyniło się do tego również Hollywood filmem „The Wild One” z 1953 roku. pokazującym dramatyczny weekend w Hollister. Wraz z premierą filmu zginęła ostatnia nadzieja na ocalenie wizerunku motocyklistów. Filmowi motocykliści to wyłącznie pijacy, odmienicy i najgorsi socjopaci.

Jak na ironię, sensacyjne doniesienia

mediów z Hollister przyczyniły się do powstania naprawdę niebezpiecznych gangów motocyklowych - „OUTLAW”. Zdarza się, że kilku niebezpiecznych ludzi tworzy klub i robią wszystko co możliwe by media pokazały ich wizerunki. Nie zmienia to faktu, że trzon klubów motocyklowych tworzonych na miarę „The Wild One” /dziki/ jest „Mild One” /łagodny/.

Ulica San Benito w Hollister do dzisiaj jest pełna barów chętnie przyjmujących motocyklistów.

Co robią dzisiaj motocykliści w Hollister zobaczysz na Facebooku: <http://www.facebook.com/pages/Hollister-Rally-Revival/159261374124766>

Boozefighters MC <http://www.bfmcnatl.com/>

Yellow Jackets MC <http://www.yellowjacketsmc.com/index.html>

13 REBELS MC <http://www.13rebel-smc.org/Home.html>

JACKRABBITS MC <http://www.jackrabbitsmc.com/>

American Motorcycle Association <http://www.americanmotorcyclist.com/about/history>

Zróżdła opracowania:

American Motorcycle Association <http://www.americanmotorcyclist.com/about/history>

Cycle Guide Magazine <http://cycleguide-magazine.blogspot.com/>

San Francisco Chronicle <http://www.sfgate.com/chronicle/>

Miami Chopper Shop. <http://www.miamichoppershop.com/index.html>

Hollister Town <http://www.hollister.ca.gov/site/index.asp>

Zdjęcia:

www.google.com

<http://www.boozefighters.fr>



■ Magic

Enduro

w nowej rzeczywistości

I i II eliminacja Mistrzostw Polski – Kielce 1990.04.07.-08.

Upadek socjalistycznego ustroju politycznego i rok 1990 przyniósł w naszym kraju wiele zmian, także w sporcie motorowym. W życie wszedł plan Balcerowicza. Kilka fundamentalnych reform państwa postawiło także przed ludźmi z Polskiego Związku Motorowego nowe realia i wyzwania, a także – co tu kryć – trudne orzechy do zgryzienia w dziedzinie ekonomii. Okazało się, że w związkowej kasie będzie znacząco mniej środków na organizację imprez, a ceny (zwłaszcza paliwa) mocno wzrosły.

Z tematem problemu dopięcia budżetu, aby móc rozegrać pierwszy w tamtym sezonie rajd Enduro, zetknął się Klub Motorowy Celuloza Kwidzyn. Do kompletu doszło pozwolenie na zabudowanie terenu, gdzie do tej pory rozgrywano podczas kwidzyńskich zawodów Próby Szybkości Terenowej. Jednym słowem: kłops... Postanowiono zwrócić się z prośbą o uratowanie imprez do powstałego w styczniu 1990 roku na gruzach Sekcji Motorowej MKS Korona Kieleckiego Towarzystwa Motorowego Novi. Co prawda, wówczas w Kielcach wszyscy zajęci byli głównie przygotowaniem do czerwcowej imprezy stanowiącej polską rundę nowo wprowadzonych Mistrzostw Świata Enduro, ale postanowiono zorganizować inauguracyjny rajd sezonu, traktując to jako wprawkę przed 48. Rajdem Świętokrzyskim. Wiceprezes KTM Novi Jerzy Syska potrafił zjednać do pomocy przy imprezie oprócz swoich ludzi także wypróbowanych przyjaciół – działaczy Kieleckiego Klubu Motorowego i Automobilklubu Kieleckiego. Ci oczywiście nie odmówili pomocy przy organizacji rajdu.

Takie działania miały miejsce wielokrotnie w przeszłości i bardzo za tę konsolidację chwalono kieleckich działaczy. Pomoc ze strony federacji była (w porównaniu z poprzednimi latami) raczej skromna. Okazało się jednak, że rajd Enduro był wówczas na Kielecczyźnie na tyle nośnym – i z tradycjami! – tematem, iż udało się uzbierać dość spore grono lokalnych sponsorów. Wsparli oni nader wydatnie rajd, czy to rzeczowo, finansowo, czy wreszcie fundując atrakcyjne, jak na tamte czasy, nagrody. Kierownikiem rajdu został Marek Sikora z KTM Novi.

Trasę, powracającą do koncepcji rajdów o Puchar Pokoju i Przyjaźni z pierwszej połowy lat osiemdziesiątych, opracował zespół pod kierownictwem Zbigniewa Banasika. Próbę Szybkości Terenowej na terenie Grząbów Bolmińskich wytyczyli ludzie kierowani przez Jerzego Syskę. Początkowo zawody miały się odbyć w terminie 31 marca – 01 kwietnia 1990 roku. Pewne przyczyny natury organizacyjnej wymusiły jednak przesunięcie terminu rajdu o ty-

dzień na 07 – 08 kwietnia. Jako bazę imprezy wybrano w miarę tani Ośrodek Łuczniczy Stella na Słowiku.

Biuro Zawodów przyjęło zgłoszenia niemal setki zawodników do mistrzostw krajowych (rozgrywek pucharowych wówczas nie prowadzono). W stawce sporo znanych nazwisk: Jacek Lonka, Zbigniew Banasik, Ryszard Gancewski, Maciej Wróbel, Andrzej Tomiczek, Jacek Czachor, Piotr Kasperek... Długo wyczekiwany powrót na rajdowe trasy Ryszarda Augustyna stał się faktem. Po ponad półtorarocznej nieobecności spowodowanej operacjami kolana i związanymi z powyższym komplikacjami twardy chłopak z Oleśnicy (koło Buska-Zdroju) powrócił do rajdowej rodziny. Próżno natomiast było szukać na liście startowej Zbigniewa Przybyły. Drugi w klasie 250 ostatniego w historii Pucharu Pokoju i Przyjaźni, trzeci w generalce Rajdu Inków`89, wicemistrz kraju w klasie powyżej 250, złoty medalista 64. Sześciodniówki Motocyklowej w Walldurn, popularny "Gucio" nie pojawił się w gościnnych progach Stelli. Powodem było mocne iskrzenie pomiędzy WKM Wschowa, gdzie Zbigniew Przybyła chciałby startować, a jego dotychczasowym klubem, czyli Zagłębiem Miedziwym Głogów. Ten ostatni nie chciał nawet słyszeć o transferze "Gucia" do Wschowy (gdzie nota bene Zbigniew Przybyła mieszka). Efektem tych niesnasek była roczna karencja dla zawodnika w sezonie 1990. Jest takie powiedzenie o psie ogrodnika... A z perspektywy lat – warto było jeść tę żabę? Tak trudno było jakoś się dogadać? Przygotowano pętlę o długości około czterdziestu ośmiu kilometrów, którą zawodnicy (poza klasą 50) pokonywali w sobotę czterokrotnie. Trasa wiodła ze Stelli przez mocny podjazd pod górę Patrol do Zagórza, poprzez górę Belnią, w pobliżu Gałęzic i do Miedzianki, stamtąd w kierunku Bolmina. Na Grząbach Bolmińskich walczone z czasem podczas Próby Szybkości Terenowej. Potem trasa wiodła przez Grzywy Korzeczkowskie Korzecko, na górę Zelejową, następnie do Zawady, Szewców i zjazd z góry Patrol na Słowik.

Tuż po starcie czekała zawodników i kibiców próba mocnych nerwów. Nad wezbranym po wiosennych roztopach potokiem rzeki Bobrzy ułożono dwie

żerdzie wzmocnione poprzecznymi szczeblami. Żadnych poręczy! Najmniej-szy błąd w sztuce operowania gazem i... nieplanowana kąpiel gotowa! Na szczęście nikt nie nurkował w odmętach Bobrzy. Dodatkową atrakcją po pokonaniu tego mostka była rosnąca po każdym przejeździe kolumny motocyklistów błotna pulpa przed odcinkiem ataku na urozmaity korzeniami podjazd pod górę Patrol.

Trzeba przyznać, że pogoda była jak na zamówienie. Jak to w Kieleckim bywa, wiał silny wiatr, były przelotne opady deszczu, temperatura raczej nie rozpieszczała górną skalą wysokości. Do tego dochodziło powszechnie występujące błoto i nader liczne kałuże. W niedzielę niespodziankę sprawił... powrót zimy! Jechano tylko dwa okrążenia trasy (wcale nie takiej łatwej!) i dojazdówkę ze Stelli poprzez Pasma Posłowskie na tor motocrossowy w kieleckim kamieniołomie Wietrznia. Po godzinnej przerwie następowały gonitwy w finałowym motocrossie. W klasie 250 pewnie zwyciężył Ryszard Augustyn, co stanowiło miłą niespodziankę dla jego kieleckich kibiców – startował wówczas w barwach Kieleckiego Klubu Motorowego. W wyścigu klasy powyżej 250 zanosilo się na ostrą rozgrywkę motocrossowych specjalistów: Jacka Lonki i Ryszarda Gancewskiego. Pasjonujący pojedynek wygrał znakomicie odpierający ataki rywala "Ganc" reprezentujący gospodarzy – KTM Novi Kielce. W klasie Junior 250 triumfował Maciej Wróbel, ówczesna rewelacja tej klasy. W 125 najlepiej poszło Arturowi Lisowi, też z KTM Novi...

Wśród najmłodszych, czyli w pięćdziesiątkach, najlepszy był kolejny reprezentant KTM Novi Hubert Dzianok. Ogólnie rajd należał do gospodarzy. Może trochę poniżej oczekiwań wypadł Zbigniew Banasik... W klasie powyżej 250 Ryszard Gancewski nie miał równych sobie. Tak samo Artur Lis w klasie 125. Hubert Dzianok rozdawał karty wśród "Simsoniarzy". Zawodnicy KTM Novi wygrali zawody drużynowo. Trudna trasa, aczkolwiek z rozsądnie policzonymi czasami pomiędzy Punktami Kontroli Czasu, oraz mało porywająca aura – w tym niedzielne opady śniegu – zrobiły swoje.

Z osiemdziesięciu siedmiu śmiałków, którzy stanęli w sobotę na starcie, w niedzielę na mecie doliczono się zaledwie czterdziestu jeden. No cóż: nikt nie mówił, że w rajdach Enduro będzie spacerowo! Wszak urok tej dyscypliny motocyklistyki polega na haśle – im trudniej, tym ciekawiej. Sprzętowo w imprezie otwierającej sezon 1990 było... po starcie. Stawkę stanowiły nadal Simsony S51 Enduro, CZ 125 i Jawy Enduro 250 i 500, czyli starzy znajomi z Parku Maszyn w poprzednich latach. Rodzynkami były: SWM (z 1979 roku!) i Suzuki RM, obie sztuki z silnikami CZ 125. Na wysyp nowoczesnych motocykli – choć takowe buszowały w krajowym motocrossie od lat przynajmniej kilku – należało w polskim Enduro jeszcze nieco poczekać...

Rajd w Kielcach u progu sezonu 1990 otworzył nową epokę w polskim sporcie motocyklowym. To, co dziś wydaje się oczywistością, wówczas było świeżo zdobywaną wyspą. Ale ważne, że początek został zrobiony, a szlak przetarty!

 **Jarosław Ozdoba**

ROZPRAWKA O OLEJACH

autor: Adam Medyna

Tego jeszcze nie było na łamach SD, a tematy olejowe wywołują zwykle wojnę i wielostronicowe dyskusje. Moje zainteresowanie olejami wynikało właśnie z tych dyskusji i trochę z przekory. W Ontario, gdzie mieszkam, ceny olejów samochodowych i motocyklowych są mocno zróżnicowane. Motocyklowe zwykle są o 40-50 % droższe od samochodowych, więc jest zrozumiałe, że zacząłem pytać, z czego wynika różnica.

Drugim problemem, który chciałem sprawdzić, była wyższość olejów syntetycznych nad całą resztą, i jakie ma ona znaczenie dla przeciętnego Kowalskiego, czyli mnie.

Badania trwały wiele lat, były prowadzone na kilku różnych samochodach oraz motocyklach i doprowadziły mnie do sformułowania dwóch podstawowych zasad, których się trzymam:

- "Najgorszy olej syntetyczny jest lepszy od najlepszego mineralnego, czy opartego na bazie mineralnej",

- "Najgorszy **świeży** olej mineralny jest lepszy od najlepszego **nieświeżego** syntetyka"

Okazało się, że najważniejszą sprawą, jeśli chodzi o efektywne działanie oleju w silniku motocyklowym, jest jego regularna wymiana. Najtańszy i jakościowo najgorszy olej mineralny będzie spełniał swoje zadanie o tyle, o ile będzie regularnie wymieniany w sposób zalecany przez producenta motocykla. W Ameryce Północnej jest spora rzesza

użytkowników motocykli i samochodów, stosujących w swoich pojazdach najtańszy olej mineralny z Walmart po ok. \$ 1- za litr i nie mających z tego powodu żadnych kłopotów, gdyż wymieniają go co 1500 mil. Czy jest to najlepsza metoda z punktu widzenia środowiska naturalnego, to inna para kaloszy.

Każdy producent motocykla podaje w jego instrukcji obsługi oznaczenie oleju SAE (klasyfikacja API). Czy będzie on produktem firmy takiej czy owakiej, nie ma większego znaczenia. Czy będą to oleje mineralne, półsyntetyki, czy syntetyki zależy w gruncie rzeczy od kieszeni klienta, jako że najlepsze oleje syntetyczne nie mają żadnych właściwie wad poza wysoką ceną.

Biorąc udział w dyskusjach nad olejami silnikowymi głównie na Forum Motocyklistów, spotkałem się z wieloma "prawdami objawionymi" na tematy olejowe, które mimo że dawno nieaktualne, dalej funkcjonują w społeczeństwie. Oto kilka z nich:

- "Nie można mieszać olejów mineralnych z syntetycznymi, bo mieszanina się zwarzy".

Ktoś wygłaszający te teorie nie zdaje sobie sprawy, że olej półsyntetyczny jest właśnie taką mieszaniną. Wiele lat temu, gdy syntetyki były nowością na rynku i ich produkcja była robiona tylko na bazie estrów ten problem występował, ale już od jakichś 20 lat nie występuje. Wszystkie oleje można mieszać ze sobą bez jakichkolwiek problemów.

FAKTY I MITY

- *"Zalewając silnik olejem syntetycznym ryzykujemy, że wymyje on osady z wnętrza uszczelniające silnik i spowodujemy powstanie wycieków".*

Syntetyki rzeczywiście posiadają większą "przesiłekalność" od mineraliów, co bezlitośnie obnaża wszystkie niedociągnięcia w uszczelnianiu silnika, ale dobrze uszczelniony silnik oczywiście nie będzie ciekł. Co do wymywania osadów, to wszystkie współczesne oleje mają mniej więcej podobne pakiety dodatków myjących, więc wszystkie rozpuszczają osady wewnątrz silnika, bez względu na bazę.

- *"Syntetyki są o wiele rzadsze od mineraliów (co widać na półce w sklepie) i nie zabezpieczą tak silnika jak gęstsze oleje mineralne".*

W zastosowaniu oleju nie jest dla nas ważna jego gęstość w temperaturze pokojowej, ale jego lepkość w niskiej i wysokiej temperaturze, o czym właśnie zawiadamia nas klasyfikacja SAE umieszczona na każdej butelce. Niezależnie od tego, jak wygląda olej mineralny w temperaturze pokojowej, to w temperaturze 100 °C będzie zdecydowanie rzadszy, gdyż to właśnie wysoka temperatura powoduje szybki spadek własności olejów mineralnych. Dla odmiany olej syntetyczny o wiele lepiej utrzymuje swoje własności w wysokich temperaturach i "klei się" do części, zostawiając na nich warstwę ochronną,

nawet gdy silnik nie pracuje. Olej mineralny spływa z części, powodując, że każde uruchomienie silnika dokonuje się właściwie "na sucho".

- *"Olej syntetyczny należy stosować w nowych silnikach, ale po przebiegu np. 50 tys. km należy przejść na pół-syntetyk, a po następnych 30 tys. km na mineralny, bo tylko taki olej nadaje się do starych silników".*

Nie wiem, skąd ta urban legend powstała, ale jest dokładnie odwrotnie. Właśnie w starych silnikach należy używać jak najlepszych olejów. Ich koszt to ułamek kosztu remontu silnika. Są najlepszym gwarantem, że zbyt wcześnie nie będziemy musieli takiego remontu robić.

Jedną z dużych zalet olejów syntetycznych jest to, że nie tworzą nagaru w rowkach pierścieni tłokowych, tym samym zabezpieczając nawet dość zużyte silniki przed spadkiem ciśnienia w cylindrze. No i dzięki swoim cechom, opisanym w poprzednim punkcie, ogólnie wpływają na wolniejsze zużywanie się współpracujących części.

- *"Stosowanie olejów syntetycznych wpłynie na ślizganie się sprzęgła w motocyklu, bo te oleje są o wiele bardziej śliskie niż mineralne".*

Nie wpłynie, jeśli sprzęgło jest w dobrym stanie – sprawdziłem to przez wiele lat, używając syntetyku w moim własnym Suzuki. Jeśli sprzęgło jest "na wylocie" to tak – syntetyk pomoże mu wylecieć wcześniej.

Jest jeszcze jedna zaleta olejów syntetycznych, którą wykorzystujemy, używając ich we współczesnych motocy-

klach – syntetyki mają o wiele większą odporność na "mielenie" w kołach zębatych skrzyń biegów, czego absolutnie nie mają oleje mineralne. To jest drugi czynnik, dla którego olej mineralny traci tak szybko swoje właściwości we współczesnym silniku motocyklowym, gdzie jak wiemy ten sam olej pracuje w silniku, sprzęgle i skrzyni biegów.

Chciałem jeszcze napisać kilka słów o klasyfikacji JasoMa, stosowanej przez stowarzyszenie japońskich producentów motocykli. Powstała ona, by badać i oznaczać oleje stosowane do japońskich motocykli, które z jednej strony mają dodatki poprawiające działanie sprzęgieł mokrych, a z drugiej dodatki (cynk i fosfor) poprawiające współpracę części stalowych, ślizgających się po sobie (krzywki wałków rozrządu/szklanki zaworów).

Te ostatnie zostały prawie wyeliminowane we współczesnych olejach samochodowych, jako szkodliwe dla katalizatorów. W związku z tym warto rozejrzeć się za olejem posiadającym tę klasyfikację.

Adam Medyna



Babki 2013

ZŁOT U TRAJKERSÓW

autor: Lipa



Babki 2013 to już historia... Słowo historia jest tu jak najbardziej na miejscu. Dlaczego? Bo ten zlot jak żaden inny ma właśnie wiele wspólnego z historią – historią zlotowania... Pamiętacie zloty z lat 80.-90., gdzie organizator gwarantował plac zlotowy i... motocykle. Po wjeździe na bramę ze wszystkimi przybijającą „piątkę” i czułeś, że jesteś na właściwym miejscu. Znać klimat pierwszych motobazarów w Łodzi? Był to bodajże 1992 rok, gdzie parunastu sprzedawców za pałacykiem wystawiało trochę gratów. Dało się to obejść w paręnaście minut. Po kolejnym okrążeniu znałeś już wszystkich i ze wszystkimi byłeś na ty. Tęsknicie czasem za imprezami, na których przestajecie być anonimowi, a ludzie poznają Was albo Wa-

szą maszynę, a nie kamizelkę, w której przyjechaliście ?

Jeżeli pamiętacie te czasy, to na pewno za tym tęsknicie, jeżeli nie, to nie wszystko stracone... Jest taka enklawa, gdzie kilkudziesięciu pasjonatów „dziwnych trójkołowych stworów” z klubu „Trajkersi”, wspomaganych przez ludzi skupionych wokół portalu E-trike, kultywuje najlepsze tradycje zlotowe. Tym magicznym miejscem są BABKI k/POZNANIA, gdzie raz do roku odbywa się zlot trajek. Na tej imprezie naprawdę nie liczy się to skąd i na czym przyjechałeś – tu liczy się dobra atmosfera, zabawa oraz radość, że w ogóle dojechałeś :)

W tym roku zlot odbył się już po raz czwarty. Miałem to szczęście, że tym ra-

zem – pomimo małych trudności – udało mi się dotrzeć na miejsce w piątkowe przedpołudnie. Właściwie dotarliśmy w trójkę – ja plus Roby. Na miejscu powitał nas Dark, który razem z rodziną był pierwszym uczestnikiem imprezy. Jako jedni z nielicznych mogliśmy zobaczyć przygotowaną przez Sulky’ego piękną, zieloną łąkę jako bazę do naszych szaleństw. Po jakimś czasie zaczęli zjeżdżać się chłopacy z „Trajkersów”. Pojawiła się brama i bardzo umowne ogrodzenie z taśmy. Co trzeba przyznać – nie jest często spotykane obecnie na zlotach. Każdy odpowiada za siebie, jest na tej imprezie, bo chce. Bawi się w myśl zasady: baw się i daj bawić się innym, więc po co go pilnować – szok, prawda? W Babkach brak jest strzeżonych, obo-

wiązkowych parkingów maszyn, brak zakazu mielenia po placu – mało tego – jest nawet taki nakaz! Impreza ma żyć, huczeć, dawać fun i taki jest jej cel! Wszyscy mają się tam czuć jak u siebie, wszyscy są tam współorganizatorami. W miarę upływu czasu pojawiali się nowi zlotowicze. Kolejne traje zjeżdżały na teren zlotu. Niesamowite było to, że większość jeźdźców bądź maszyn została już rozpoznana na długo zanim dojechali do bramy wjazdowej. Radość ze spotkania, przyjazdu, powitania na bramie – tego się nie zapomina. Wielu z nas znała się tylko wirtualnie z forum, teraz mogliśmy poznać się osobiście. Wieczorem rozpaliliśmy ogień, a tam – wiadomo: piwo i wódeczka lała się strumieniami. Rozmowy, gawędy zlotowe – jednym słowem magia motocykli działała... Ludzie zawierali nowe znajomości, opowiadali o swoich projektach związanych z budową swojej ukochanej trajki, poznawali się nawzajem, oceniali swoje maszyny... i tak zastał nas świt.

Kolejny dzień był pełen atrakcji. Ujeżdżanie sprzętów do upadłego, mielenie w błocie, ekstremalne sprawdzanie naszych wyrobów "hand made" – czyli impreza w stylu TRIKE w Babkach. Dzięki całonocnym „rozmowom” dnia poprzedniego większość zlotowiczy już się znała, co tylko pomagało w i tak dobrej zabawie. Konkursy, które zostały przeprowadzone, oczywiście nie mogły „odstawać” od naszych oczekiwań – większość polegała na tym, żeby gazować, orać, mielić i dawać w rurę ile fabryka dała – I TO WŁAŚNIE KOCHAMY!!! Zwycięzcy konkursów otrzymali zasłużone nagrody – małe, wykonane ręcznie trajki! Zabawie, śmiechom, rozmowom nie było końca. Zostały też wręczone symboliczne „wyróżnienia” dla ludzi, którzy mieli wkład w rozwój portalu E-trike. A później cóż... zabawy dużych chłopców, czyli na sprzęt i po błocie - KATOWANIE UBER ALLES! Działo się, działo – Adaśko zabił w końcu swoją „Czarną Potworę”. Moim zdaniem najbardziej kultowy sprzęt tego zlotu – Adaś CHAPEAU BAS! Custom pomimo założonego zderzaka dalej „walił piony”. Mechanior przeprowadził „szybki demontaż” wydechu przy pomocy dziury w ziemi. Ekipa od Obeliksa ujeżdżała swoje maszyny na wszystkie możliwe sposoby... oj działo się działo... Jak to zwykle przy takich



imprezach bywa, narodziły się nowe znajomości, przyjaźnie, legendy złotowe – o choćby o „wyprodukowaniu” silnika V5 w trzy minuty w „Wiśniowej” trajce... Kaśka RULEZZZ! Późniejsza naprawa widelcem to już majstersztyk. Poznaliśmy nowe mody i trendy – teraz parasole są jazzy... o brewkach nie wspomnę. ...ooo tak długo można by opowiadać. To naprawdę trzeba przeżyć... choć raz. BABKI po raz kolejny utwierdziły mnie w przekonaniu, że nieważne czym jeździsz, lecz ważne, że jeździsz. W tym roku jak w żadnym innym dobitnie pokazali to Dark z Japrzemem, pokonując swoimi trajami na bazie „malucha” pół Polski bez najmniejszych kłopotów. Dumnie przeżyli się przy swoich heblach, a pomiędzy nimi snuła się cała forumowa komtura „subaryn”... Niektórzy nie dojechali, inni nie byli w stanie wyjechać o własnych siłach i wcale nie mówię o porannym „alkomatowaniu” – ot po prostu traje. Zresztą jeżeli o alkomatowaniu mowa: paru z nas przedłużyło sobie zlot po tym, jak dzięki Olsenowi i Żabusi dowiedziało się, że posiadają dwa i więcej gazów...

Czas jednak płynie szybko zwłaszcza z przyjaciółmi na dobrej zabawie i tak chcąc nie chcąc kolejne zastępy trajek opuszczały Babki. Wielu z nas już umawiało się na szaleństwo za rok, wielu odgrażało się, że ten rok to ostatni bez własnych trzech kół – czas pokaże. Ostatni rzut oka na to, co przed naszym przyjazdem było ładną zieloną łąką. Rzut oka na błotniste „Rondo Babskie” i w drogę...

Pisząc te słowa sam dłubię przy swojej „Potwornej Marjoli”, przygotowuję ją na Babki. Wiem, że paru z nas już ukończyło projekty, paru je zaczęło... działamy, stroimy się, przeżymy muskuły, a wszystko to na kolejne BABKI! Panie i Panowie kolejne Babki już za rok! Wbrew pozorom to mało czasu. Wszyscy do garaży – tnijmy, spawajmy, działajmy! I do ZOBACZENIA !!!

 Lipa







www.thereason.pl
www.facebook.com/TheReason.Lesko
kontakt: 721068030
thereason@op.pl

IZBA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO...



...zaprasza na wystawę:

SKARB Z PODDASZA



Izba Dziedzictwa Kulturowego we Fromborku jest kontynuacją kolekcjonerskiej pasji pani Zuzanny Falińskiej, która przekazała swój zbiór dawnych przedmiotów Fundacji im. Mikołaja Kopernika we Fromborku. Temu zbieractwu z życzliwą uwagą przypatrywało się całe miasto służąc życzliwą pomocą. Pani Falińska, była osobą znaną uczestnikom akcji harcerskiej „FROMBORK 1001” jako „ciocia Zuzia”. Wszak Frombork jest uważany za miasto harcerzy. Z jej pogaduszek, wspomnień przy pączkach i pierogach, zrodziły się „Spotkania na przyzbie” do dzisiaj kontynuowane przez następców.

Wystawa, którą można dzisiaj zobaczyć jest ekspozycją rzeczy zastanych w gruzach Fromborka oraz przywiezionych przez nowych mieszkańców Warmii z domów pozostawionych na terenach zabużańskich oraz znajdujących się w innych regionach Polski. Dawniej prześcieradła i kapy tkano na domowych krosnach, na polach kwitł len, gotowano jedzenie na kuchni, gdzie palono drewnem, inaczej też odbywało się pranie i prasowanie. Sprzęty i narzędzia wyrabiano w gospodarstwie. Te dawne czasy, dzisiaj znane tylko z filmów i zachowanych pamiątek można tu powspominać. Osobną, znaczną kolekcję, stanowią hafty i koronki wykonane przez mieszkanki Fromborka.

Niezwykłą mieszkanką Fromborka była artystka tkaczka, Barbara Hulanicka, która uprawiała tkaninę podwójną, charakterystyczną dla Warmii i Mazur, a także projektowała fantazyjne bajkowe gobeliny. Artystą ludowym był Stanisław Białczak, który rzeźbił niezwykle udane ptaszki. Pieniądże zdobywane z ich sprzedaży przeznaczał na loty samolotem, był bardzo znaną postacią.

Nowsze czasy przypominają dawne płyty, adaptory i inny sprzęt grający. Zwiedzając można posłuchać starych przebojów muzycznych, które znowu cieszą się popularnością, piosenek w wykonaniu Anny German, Jerzego Połomskiego, Sławy Przybylskiej i innych...

Lokalizacja:

Izba Dziedzictwa Kulturowego
„SKARB Z PODDASZA”
14-530 Frombork
ul. Katedralna 6 (teren plebanii)

OTWARTE CODZIENNIE
w godzinach 10:00 - 16:00

WSTĘP WOLNY



REKLAMA



**AUTORYZOWANY
PUNKT SPRZEDAŻY
Kawasaki**

Zapraszamy do sklepu, w którym znajdziesz ciekawą ofertę na części i oleje Motul oraz Castrol. Specjalizujemy się w częściach do motocykli marki Kawasaki, której jesteśmy subdealerem. Stając się naszym klientem, możesz korzystać z ciekawych ofert jak i zarówno z programu rabatowego, przewidzianego dla stałych klientów.

W naszej ofercie znajdziesz również części, akcesoria, chemię do motocykli pozostałych marek (np. BMW, Honda, Yamaha, Suzuki, Harley-Davidson).

OLEJE

MOTUL



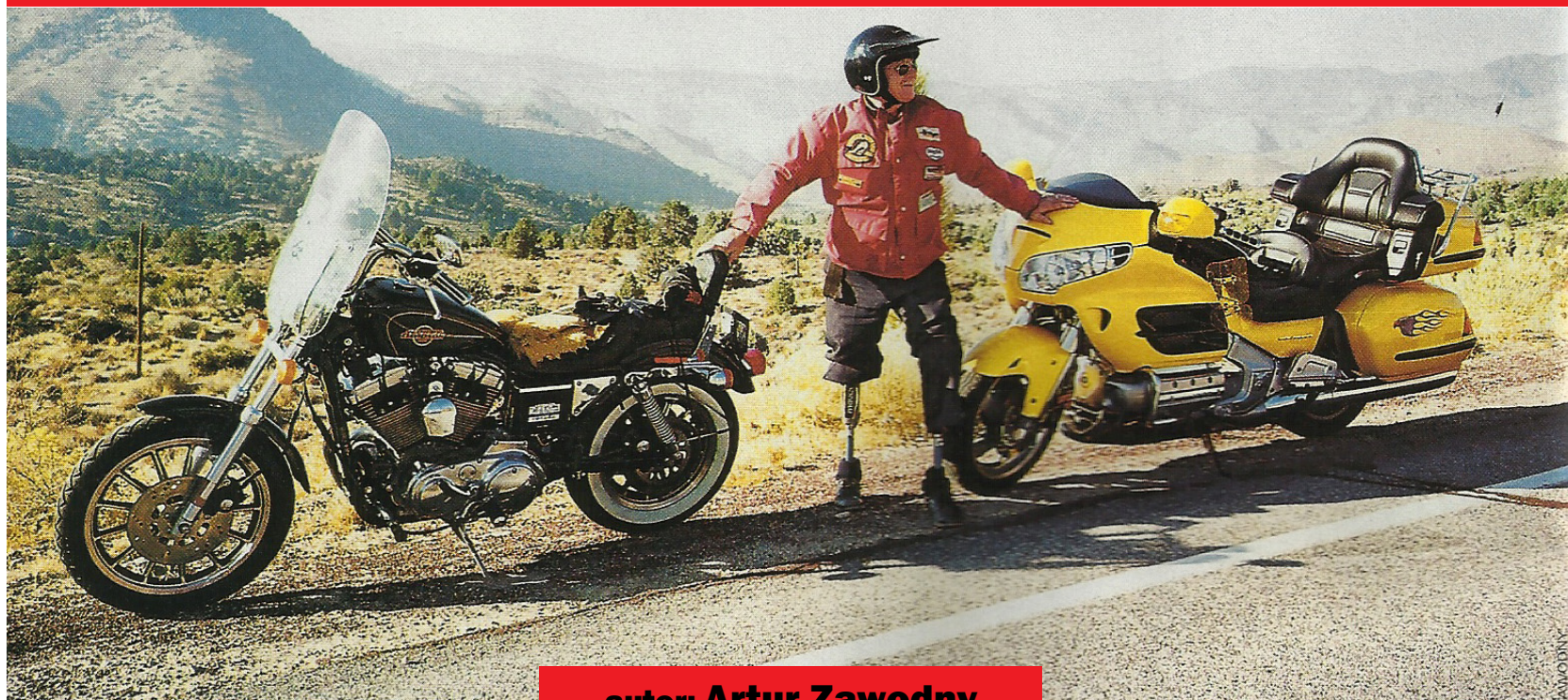
**CZĘŚCI
AKCESORIA
CHEMIA**



<http://www.v-moto.pl/>

DAVE BARR

ŻELAZNY MOTOCYKLISTA



autor: Artur Zawodny

Zapewne wielu Czytelnikom nazwisko to nic nie mówi, ale po przeczytaniu tego artykułu szybko się przekonacie, że słowo „żelazny” należy brać dosłownie! Nie żartuję!

Czytając dalej Czytelnicy przekonają się, że przymiotnik „żelazny” to jeden z niewielu, bowiem inne jak: niezwykle, twardy, niezłomny, to tylko niektóre potrafiące oddać charakter tego motocyklisty. Dave Barr to przykład supermana o twardym charakterze, budzący podziw! Dumny jestem, że poznałem go osobiście przeszło dwadzieścia lat temu w niecodziennych okolicznościach.

Dave stracił obie nogi, kiedy wojskowa ciężarówka, na której jechał w Angoli, najechała na minę. Po dziewięciu miesiącach w szpitalu w Pretorii, gdzie amputowano mu obie nogi, wrócił do USA. Kiedy spojrzał na swój ulubiony H-D, westchnął smutnie: „Tak, to już koniec. Jak mogę myśleć o motocyklu, kiedy ledwo człapię o kulach?”

Kiedy tak siedział zdruzgotany, patrząc na motor, podszedł do niego ojciec, potrząsnął ramieniem i rzekł; „Dave, pokonasz trudności, dokonasz niemożliwego czynu i pokażesz światu, że można spełnić marzenia! Bierzemy się do roboty i to już! Warunek jest prosty, twarda siła woli oraz upór”.

Po kilku dniach motocykl miał ręczny hamulec i dźwignię zmiany biegów przystosowaną do użytku, zainstalowany elektryczny rozrusznik i Dave był gotów zacząć „naukę jazdy”. Zachęcony dobrymi postępami, podejmuje śmiałą decyzję: pojedzie dookoła świata i pokaże ludziom, że wszystkie czyny mogą być dokonane, o ile jest silna wola! I Dave się nie poddał: przejechał wszystkie kontynenty, przeszło 130 000 kilometrów, pokazując ułomnym, kalekom, niepełno-



Otóż w 1992 roku, kiedy to pracowałem w Hongkongu, natrafiłem w tamtejszym angielskojęzycznym dzienniku „South China Morning Post” na artykuł o beznogim motocyklicście, który na dwudziestoletnim Harleyu jedzie dookoła świata! Jego następnym celem to Pekin, potem Moskwa i dalej Północna i Południowa Ameryka! Zadzwoiłem do redakcji gazety i następnego dnia spotkałem Dave’a w serwisie Harleya Davidsona. Harley z 1972 roku wyglądał opłakanie; nic dziwnego, miał za sobą tysiące kilometrów przejechanych po bezdrożach i pustyniach. Przed Davem jeszcze kilkadziesiąt tysięcy na starym, wysłużonym gracie. Tak! Trudno mi było nie nazwać tego motocykla gratem.

sprawnym, że silna wola działa cuda! Mało tego, w latach 1991-1992 przejechał przez Syberię w środku zimy od Atlantyku do Pacyfiku! Możecie sobie wyobrazić spanie w namiocie zawianym śniegiem? Przejazd przez Syberię latem jest dużym wysiłkiem, a w zimie (Dave dołączył w Rosji kosz od Urala, ale poprzednią wyprawę zrealizował solo)? Słów mi brak, aby opisać trudności takiej podróży, mimo to Dave ciągle powtarzał z humorem, że chociaż nóg sobie nie odmroził.

Znam Dave'a do dziś, spotykam się z nim kiedy jestem w Kalifornii, gdzie mieszka od lat. Chciałem go dwukrotnie zaprosić do Polski, ale – jak to u nas – skończyło się na obietnicach sponsorów. A szkoda! Kto wie, może jeszcze nie jest za późno...

Więcej na stronach Dave'a:

<http://www.davebarr.com/>

<http://www.davebarr.com/books.html>

Pisząc artykuł o Davie Barr, starałem się złapać z nim kontakt telefoniczny, ale dopiero w "za pięć dwunasta" odebrał telefon. Nie widziałem się z nim parę lat, więc ucieszył się wielce, ja też! Od dawna myślę, aby zaprosić go do Polski, ale potrzebujemy dobrych sponsorów. Dave wiele razy zapraszany był w Europie i USA, ale u nas - NIC, nawet miesięcznik „Integracja” podwinął ogon zamiast zaprosić do kraju tego niezwykłego człowieka.

W 2014 roku Dave prowadzi w maju grupę motocyklistów w rajdzie po Południowej Afryce, oczywiście Harleyem. I znów patrzymy tylko jak inni coś robią, a my NIC! No, ale zakończmy tę notatkę optymistycznie – do zobaczenia gdzieś na trasie!

Artur Zawodny

Od redakcji: Zimą 1996/1997 Dave Barr przejeżdżał przez Polskę w drodze na Syberię.

Marek Harasimiuk: Rozmawiałem z Lechem Waginem, który osobiście brał udział w spotkaniu z Barrem w czasie jego pobytu w Polsce. Roku nie pamięta. Spotkanie było w sklepie Harleya u Wojtka Echilczuka w Zielonce. Pomagali Barrowi dopasować opony (specjalne z kolcami) przed wyjazdem do Rosji i na Syberię. Potem już na terenie Rosji dołożony został wózek boczny. Żart o odmrożeniach nóg to Dave już wtedy „sprzedawał” dziennikarzom. Ba, dodawał że w mniejszej powierzchni ciała (bez nóg) to krew szybciej krąży.



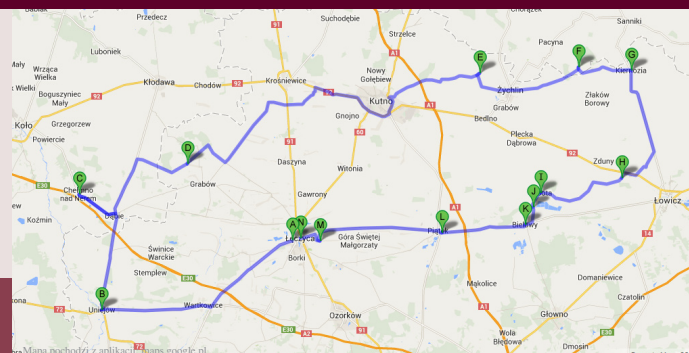
WKOŁO KOMINA

Z PANEM
MARKIEM

Nad Bzurą i Nerem

Łęczyca – 32 km – Uniejów – 20 km – Chełmno n/Nerem – 18 km –
Besiekiery – 54 km – Oporów – 16 km – Luszyn – 8 km – Kiernozia
– 19 km – Maurzyce – 16 km – Sobota – 3 km – Walewice – 3 km
– Bielawy – 13 km – Piątek – 13 km – Góra Św. Małgorzaty – 4 km –
Tum – 3 km – Łęczyca. ca. 220 km.

autor: Marek Harasimiuk



Krajobrazy na proponowanej trasie może nie powalają pięknem poprzez swą różnorodność, ale drogi wiodące nizinnymi dorzeczami dopływów Wisły i Warty są niezwykle sympatyczne w swoim melancholijnym klimacie. Niektóre zabytki spotkane po drodze pamiętają jeszcze czasy wczesnopiastowskie. Spotkamy też obiekty z czasów potęgi i rozbitcia dzielnicowego Państwa Piastów i chwały I Rzeczypospolitej. Niektóre pamiętają czasy rozbiorowe i krótki okres II Rzeczypospolitej, aż po tragiczne epizody II wojny światowej. Można by rzec - historia naszego państwa w pigułce. W Łęczycy, od której zaczynamy naszą wędrówkę, oczywiście nie wolno, choćby pobieżnie, nie obejrzeć królewskiego zamku pamiętającego rządy króla, który „zastał Polskę drewnianą a zostawił murowaną”, czyli Kazimierza Wielkiego. Król wzmacniał swą władzę, tworząc urzędy starosty i budując dla nich zamki w różnych częściach Królestwa Polskiego. W połowie XIV w. właśnie w Łęczycy powstał zamek dla królewskiego starosty. Historia tego obiektu jest bardzo bogata i dopiero w ostatnich dziesięcioleciach

zamek podniósł się z upadku, w jakim się znalazł po XIX i XX wiekach stuleciach, kiedy był coraz bardziej popadającą w niebyt ruiną. Mieści się w nim m.in. muzeum Diabła Boruty, symbolu tutejszej krainy. Z Łęczycy wyjeżdżamy drogą nr 703 na Poddębice, ale w Wartkowicach (przy pomniku czynu Legionowego) skręcamy w prawo w stronę Uniejowa.

W Uniejowie nad Wartą warto się zatrzymać przy ryneczku z gotyckim kościołem z XIV w. i przylegającą do niego neobarokową wieżą z 1901 r., potem spacerkiem przejść przez most nad Wartą, aby obejrzeć zamek zbudowany dla arcybiskupów gnieźnieńskich, którzy aż do czasów kardynała Józefa Glempa łączyli tę funkcję z tytułem Prymasa Polski. Patronem arcybiskupstwa gnieźnieńskiego i całej Polski (tutaj do spółki z biskupem krakowskim św. Stanisławem ze Szczepanowa) jest oczywiście św. Wojciech z czeskiego rodu Sławnikowców. Zabity najprawdopodobniej w Pomeranii w okolicach współczesnego Elbląga przez wojowników pruskich strzegących swoich bożków ukrytych

w świętych gajach i ruczajach. Kolegiata (zwłaszcza w późniejszych wiekach na ogół tylko nominalnie wyznaczała głównego pasterza diecezji, gdyż wybór musiał zatwierdzić papież, a potem i król Polski), która obierała arcybiskupów mieściła się przy katedrze w Gnieźnie i tam też spoczywały w ogromnej większości ich doczesne członki (wzorem św. Wojciecha). Ale rozmaitych zamków, powstałych w wyniku różnych nadań, prymasi mieli co najmniej kilka. Oprócz Skierniewic, Łowicza, Łyszkowic, był nim również Uniejów. Po tej samej stronie Warty od 2012 roku jest otwarty (oficjalnie) zespół uzdrowiskowy wykorzystujący tutejsze ciepłe źródła solankowe. Można też podjechać do zamku na podzamkowy parking.

Z Uniejowa do Chełmna n/Nerem możemy dojechać fajnymi wiodącymi między polami i łąkami drogami. Przez most wjeżdżamy do Chełmna i kierując się w stronę Koła osiągamy w kompleksie leśnym, na polanie widocznej z drogi, następne zwiedzane przez nas miejsce. Tutaj w latach 1941-43 Niemcy uśmiercili, według rozmaitych szacunków, ok.

Wieża
łęczyckiego
zamku



Przed zamkiem w Łęczycy



Zamek w Łęczycy prochownia
(obecnie restauracja)



Zamek w Uniejowie



Chełmno nad Nerem, przed pomnikiem zagłady Żydów



Widok na dziedziniec Zamku w Uniejowie

300 tys. Żydów z rejonu łódzkiego. Podobny los spotkał ok. 5 tys. Cyganów. Byli tu również pomordowani Polacy. Na miejscu zbrodni stoi ogromny betonowy pomnik z upamiętniającymi to ludobójstwo inskrypcjami oraz postawione są macewy z nagrobków cmentarzy żydowskich w Turku i okolicach. Na informacyjnej tablicy można przeczytać, w jaki techniczny sposób i kiedy dokonano tych zbrodni.

Z tego miejsca wracamy przez Chełmno do Dąbia i tu kierujemy się na Kłodawę. Potem w Drzewcach skręcamy w prawo i, jadąc po drogowskazach, osiągamy ruiny zamku w Besiekierach. Jeszcze kilka lat temu jego pozostałości z górującą nad nimi resztką wieży bramnej ledwie było widać spomiędzy krzaków i uschniętych badyli, porastających wyschnięte dawne fosy i przyzamykowy staw. Obecnie ruiny są starannie zadbane, staw i fosa odnowione, a wokół zamku wiedzie pokryta żwirkiem aleja. Geneza powstania zamku jest nie do końca stwierdzona. W każdym bądź razie była to budowla świecka, która powstała na przełomie XV i XVI w.



Besiekierzy ruiny zamku

Zameczek w Oporowie



Czeka nas teraz dłuższy odcinek, a na dodatek wcale nie prosty orientacyjnie. Kierując się dobrą mapą + nawigacją (ale nigdy w odwrotnej kolejności) zmierzamy w stronę Krośniewic. Potem je objeżdżamy od południa i docieramy do Kutna. Kierując się dalej na Żychlin, wypatrujemy kierunkowskazów prowadzących do zamku w Oporowie. W niezbyt rozległym, ale ładnie zadbanym i ogrodzonym murem parku, otoczonym fosą pokrytą rzęsą, stoi niewielki, ale zgrabny w swej bryle zameczek. Co najmniej z dwóch powodów warto było tutaj przyjechać. Zameczek od powstania w pierwszej połowie XV w. niewiele zmienił przez wieki swój kształt. Ba, nie był nigdy poważnie zniszczony, a przez swoją architekturę i historię słusznie jest uważany za najokazalszy (oczywiście nie przez swe rozmiary) obiekt wśród późnogotyckich, polskich zamków nizinnych. Mieści się w nim muzeum wnętrz. Drugą ciekawostką jest to, że w pierwszej połowie XV w. do obecnego stanu doprowadził go Władysław Oporowski, który będąc przez wiele lat zaufanym urzędnikiem kancelarii (podkancelrzy) Władysława Jagiełły, a potem jego młodszego syna Kazimierza, skończył swoją ziemską służbę w funkcji arcybiskupa gnieźnieńskiego. Tutaj na stołec prymasa Polski wyniosła go protekcja i zdecydowana wola króla Kazimierza Jagiellończyka. Król uczynił to wbrew zdaniu niechętnych Oporowskiemu kanoników gnieźnieńskich. Zresztą arcybiskup wcale się do Gniezna fizycznie nie spieszył, a nawet, aby zaanonsować swoją niechęć do kapituły, kazał się po śmierci pochować w kościele św. Marcina w Oporowie, który sam dla ojców Paulinów erygował. Jeśli nie mamy czasu, aby obejrzeć wewnątrz zamku ciekawe muzeum, to koniecznie trzeba obejść dookoła zameczek, który z każdej strony wygląda pięknie, choć zawsze inaczej.

Z Oporowa przez Żychlin jedziemy do Luszyń. Są tutaj dwa odmienne, ale warte obejrzenia obiekty. Kościół z XVI w. o bryle gotycko-renesansowej z ciekawym wnętrzem i piaskowcową rzeźbą nagrobną. Nieopodal w ogrodzonym parku stoi spory klasycystyczny, biały otynkowany pałac z początku XIX w. Aktualnie na swoje utrzymanie zarabia jako centrum konferencyjne i hotel.

Luszyń. Kościół i...



...pałac, w którym jest hotel



Pałacyk w Kiernozi



Z Luszyńa wyruszamy do Kiernozi, czyli rodowej miejscowości Łączyńskich. Tak de domo nazywała się Pani Walewska secundo voto d'Ornano. Kiedy w 1807 roku „zbliżyła się” do Cesarza Francuzów, była już matką trzyletniego chłopca, Antoniego Walewskiego. Tak bowiem nazywał się jej o blisko pół wieku starszy mąż szambelan Anastazy. Potem to, dzięki Marii, Bonaparte utwierdził się, że jest pełnowartościowym mężczyzną, kiedy bez żadnych wątpliwości uczyniła go ojcem Aleksandra Colonna – Walewskiego (1810 r.). Gdy jednak ze względów dynastycznych Napoleon I poślubił córkę cesarza austriackiego, czyli Habsburżankę, Marię Ludwikę, Maria Walewska poślubiła hrabiego d'Ornano (nastąpiło to dopiero po śmierci szambelana Walewskiego w 1814 r.) i nowemu mężowi też powiła dziecię płci męskiej. Zresztą Napoleon wiedział, co robi, biorąc sobie żonę z dynastii Habsburgów. Prawie się nie zdarzało, aby kobiety z tej dynastii nie były sprawdzonymi reproduktorkami i prolongatorkami dla dynastów, którym były poślubione. Maria Walewska, a właściwie już Maria d'Ornano wkrótce zachorowała na kamicę nerkową i w wieku 31 lat zmarła. Serce zostało przy mężu w Paryżu, a ciało zostało pogrzebane w bocznej krypcie kościoła parafialnego w rodzinnej Kiernozi w skromnej, czarnej dębowej trumnie. Hrabia d'Ornano do końca życia pozostał wdowcem i wychowywał samotnie syna. To naprawdę musiała być nietuzinkowa kobieta! W Kiernozi przed jej opuszczeniem warto jeszcze rzucić okiem na pałacyk w parku, sięgający swą genealogią świetności rodu Łączyńskich. Potem kierujemy się w stronę Łowicza i kiedy osiągniemy krzyżówkę drogi z dawną główną trasą Warszawa – Poznań skręcamy w prawo, właśnie w stronę Poznania.

Po około 5 km po prawej stronie szosy stoi kratownicowy, metalowy most nad rzeczką Słudwią, pomalowany antykorozyjną farbą na niebieski kolor. Ale przez niego nie widzie już uczęszczana droga; to zabytek – pierwszy na świecie udany most zbudowany z metalu, metodą nie nitowania, ale spawania. Jak dowiodły różne wcześniejsze i późniejsze próby budowania mostów techniką spawalniczą, wcale nie było to proste zadanie, z powodu źle liczonych i przewidywanych efektów związanych z naprężeniami w miejscach spawanych. Po prostu niektóre obiekty gięły się i łamały jak domki z kart. Prof. Bryła, twórca tego mostu w 1928 r. w czasie okupa-

cji niemieckiej za udział w ruchu oporu został zamordowany. Dlaczego jednak spawanie zwyciężyło? Po prostu obiekty były lżejsze, tańsze i szybsze w budowie. Jadąc dalej w stronę Poznania, w Zdunach zjeżdżamy z głównej drogi w lewo, kierując się na Sobotę nad Bzurą.

W Sobocie przy obszernym, jak na taką małą miejscinę, rynku stoi zgrabny kościół w stylu mazowieckiego gotyku. Warto zajrzeć do środka, gdzie wyposażenie jest barokowe i obejść kościół dookoła, gdyż na jego ścianach jest kilka tablic wykonanych z żeliwa z różnymi inskrypcjami. Żeliwo było bardzo „mod-



Gotycki kościół w Bielawach

Maurzyce. Spawany most na rzece Słudwi



ne” we wszelakich konstrukcjach w tym kościelno – cmentarnych w pierwszej połowie XIX w. Z rynku możemy pojechać boczną uliczką i zajrzeć do nieodległego zdziczałego parku, w którym na wzgórku wśród błotnistej terenu stoi zamkopodobny obiekt. Wyjeżdżając z Soboty po chwili przeprawimy się przez Bzurę i skręciwszy w aleję porośniętą starymi drzewami, dojedziemy do pałacu w Walewicach. Tak, to była własność szambelana Anastazego Walewskiego. W pobliżu pałacu jest stadnina koni, co szybko wyczują nasze nozdrza jeszcze nawet przed zdjęciem kasków. Spory, biały, dwukondygnacyjny pałac jest kryty blachą i wart jest obejrzenia ze wszech stron. Tarasowato schodzące w stronę rzeczki Mrogi (dopływu Bzury) trawniki, pokazują nam pałac w bardzo ładnej perspektywie. Jeśli mamy czas, to warto się powłóczyć po dzikim, ale romantycznym parku przypałacowym. Po wyruszeniu w dalszą drogę niedługo zabawimy w siodełku. Jeszcze we wsi jest po prawej stronie drogi wiodącej do Bielaw cmentarz z Września 1939 r. To tutaj w czasie Bitwy nad Bzurą toczyły się ciężkie walki oddziałów Armii „Poznań”, a konkretnie 17 pułku ułanów z Wielkopolskiej Brygady Kawalerii z oddziałami niemieckiej 8 Armii. Przed pomnikiem z krzyżem i inskrypcją wartę pełnią dwie, wykonane w drzewie, rzeźby spieszonych ułanów. W Bielawie czeka nas szybki rzut oka na podobny do tego jak w Sobocie kościół i mkniemy równinami między Łowiczem a Łęczycą w stronę „geograficznego centrum Polski”, czyli jedziemy do Piątki. Wjeżdżając do tej miejsciny z każdej strony, na rogatkach, stoi pomalowana na biało betonowa tablica z informacją, że jesteśmy w aktualnym od 1945 r. środku Polski. Jak to wyliczyli? Ponieważ w samym mieście nie bardzo jest o co oko zaczepić, więc jedziemy dalej w stronę Łęczycy.

Warto jeszcze po drodze, o ile mamy czas, zajrzeć w dwa miejsca. Po około 10 km pokażą się drogowskazy w lewo w stronę Góry Świętej Małgorzaty. Niby żaden jakiś poważny historyczny obiekt. Ale jak to my mówimy: „na bezrybiu i rak ryba”, choć muszę przyznać, że wolę ruski synonim: „na bezpticu i rzopa sołowiej”. Tłumaczenie: „rzopa” – taki rzeczownik występuje i w staropolszczyźnie, a „sołowiej” – to nasz słowik.

Kościół w Sobocie

Sobota. Zamek w parku

Walewice. Cmentarz i pomnik żołnierzy polskich poległych w „Bitwie nad Bzurą” 1939r


Ta tablica mówi wszystko



Góra Św. Małgorzaty



Otóż Góra Św. Małgorzaty wystaje nad bezkresne równiny na kilkanaście metrów i na czubku wzniesienia jest obowiązkowo kościół. Niestety, ponieważ ze wszech stron są jakieś zabudowania i drzewa, więc nawet nie specjalnie warto się nań wdrapywać, bo i tak nie będzie perspektywy na podłęczyskie równiny.

Jadąc w stronę Łęczycy coraz bardziej nam się uwzniośla kamienna budowla kolegiaty w Tumie. Powstała w połowie XII w. kościół – kolegiata pełniła doniosłe funkcje w historii państwa polskiego. Odbýwały się tu synody kościelne i świeckie zjazdy walczących i godzących się ze sobą książąt. Do tej miejscowości, leżącej w centrum piastowskiej Polski, zaglądali też panujący królowie. Kolegiata uległa poważnemu zniszczeniu w czasie wspomnianych już wyżej walk nad Bzurą. Najpierw polska artyleria zlikwidowała „gołębiarza”, czyli niemieckiego koordynatora ognia artyleryjskiego, który się usadowił w północnej wieży, przy okazji poważnie ją nadwerężając. A potem odbity przez Polaków obiekt dużo skuteczniej zbombardowało Luftwaffe. Po wojnie ten XII-wieczny zabytek straszył gołymi murami ścian, a w środku zawalony dach i meble niszczały bezpowrotnie pod śniegami i deszczami. Diabeł, który wedle legendy zostawił ślady swoich pazurów na kamiennej wieży w Tumie, za pierwszym

Przed kolegiatą w Tumie, koło Łęczycy



Ślady Boruty na ścianie wieży



Fragment kolegiaty



razem nie dał rady solidnej budowli. Ale szatani, którzy rozpętali wojenną zawieruchę byli już duuuużo mocniejsi w dziele zniszczenia. W pobliżu kolegiaty na południowy-zachód jest najstarszy obiekt, jaki na tej trasie możemy obejrzeć. To wczesnośredniowieczne grodzisko, najprawdopodobniej z X w., z którego pozostały tylko ziemne wały. W czasie wykopalisk znaleziono tutaj wiele ciekawych obiektów świadczących o ważności tego grodziska, oblewanego zewsząd wodami pobliskiej Bzury. I tak wróciliśmy do miejsca startu.

PS Jeszcze dwa słowa o krajobrazowych gustach. Kilkanaście lat temu gościł u mnie mój austriacki kumpel z kobitką. Georg mieszka w Tyrolu, rzut beretem od przełęczy Brenner. Czyż można sobie wyobrazić piękniejsze widoki? Otóż MOŻNA! Jego kobitka, wyglądając z mojego IX piętra na niezabudowaną wówczas równinę mazowiecką z ciemniejącą w dali kreską Puszczy Kampinoskiej powiedziała: „Georg, jak tu pięknie. Ta nieprzejrzana równina!”. Niestety zabudowali mi ją szczytami domów rozmaici deweloperzy i ciągle się waham: Mazowsze czy Tyrol.

 **Marek Harasimiuk**

OKIEM ROCKERSA

autor: Wojtek Kopczyński

DLACZEGO NIE JEZDŻĘ

Na wstępie winien wam jestem wyjaśnienie, że piszę te słowa w zimie. To znaczy w czasie, kiedy powinna być zima [2012/2013 – przyp. red.]. Z jakichś przyczyn zamiast śniegu i mrozu – jest pochmurny dzień z temperaturą plus pięć stopni, a śniegu nie widziałem od trzech tygodni. No i zaczęło się: wygląda na to, że wszyscy dookoła chcą we mnie wzbudzić wyrzuty sumienia z tego powodu, że w styczniu nie wyciągam motocykla z garażu. Wydawać by się mogło, że motocyklista POWINIEN jeździć motocyklem nawet w środku zimy, jeśli warunki na to pozwalają. Jeśli tego nie robi – to jest pozerem, który nie wiadomo po co trzyma motocykl w garażu.

Na moim ukochanym Facebooku roi się od zdjęć kolegów, dumnie pozujących przy swych motocyklach na tle zmrożonych krajobrazów, motocykli zakopanych w resztkach śniegu lub pokrytych szronem od jazdy w rześkie poranki, gdy jeszcze trzymają przymrozki. Prawie czuję się winny, czytając komentarze, że sezon motocyklowy czas zacząć, a nie grzać dupska w domu pod kocykiem. Jak tu wszystkim wytłumaczyć, że mi po prostu szkoda teraz jeździć? Bynajmniej, nie szkoda mi motocykla ani zdrowia. Szkoda mi tego uczucia radości, gdy po długiej przerwie po raz pierwszy wsiamam na motocykl, by odbyć wiosenną przejażdżkę. Szkoda mi tego corocznego rytuału „ożywiania” motocykla po śnie zimowym. Nic tak dobrze nie smakuje, jak pierwsze sztachnięcie spalinami w wiosenny poranek po wielkanocnym śniadaniu, po długiej zimowej przerwie... Trudno o większą radość, słuchając miarowego dudnienia, przebudzonego po długim zimowym śnie, motoru.

Nie wiem, co jest tego powodem, ale kiedyś było inaczej. W zimie padał śnieg, a w lecie panowały upały. Ten odwieczny rytm klimatyczny udzielał się też motocyklistom. W zimie na motocyklach jeździli ci, którzy żałowali, że Bóg nie stworzył ich pingwinami. Reszta wiary, pod koniec jesieni pieczołowicie szykowała swoje jednoślady do zimowej przerwy, by z nastaniem wiosny znów wyjechać na drogi. Teraz mamy łagodne zimy, super wytrzymałe zimowe ciuchy... Nic w tym dziwnego, że są tacy, którzy chcą przedłużyć przyjemność z jazdy na motocyklu na cały rok. Mam jednak do nich prośbę. Nie naśmiewajcie się z tych „jeżdżących inaczej”, dla których możliwość jazdy przez dwanaście miesięcy w roku nie wynagrodzi uczucia radości z powrotu wiosny. Wiele rzeczy można sobie kupić, ale uczucie, gdy ponownie, po trzymiesięcznej przerwie, czujemy w dłoni manetkę gazu, a przed nami rozciąga się skąpana w wiosennym słońcu droga – jest bezcenne. Naprawdę, warto na coś takiego czekać, choćby przez bezśnieżną zimę...

 **Wojtek Kopczyński**

www.ForBiker24.pl


Proud to be a Biker

największy sklep online!

na nasze ciuchy
sezon trwa cały rok!

Only for Girls

Dla niegrzecznych
dziewczyń
też coś mamy!Idealne do jazdy
i do noszenia na codzień!

Koszulki i bluzy

Dla wszystkich, którzy kochają motocykle

100% AUTORSKICH WZORÓW

Jedynie
niepowtarzalne
wyjątkowe

KILKASET WZORÓW w kilku kategoriach!



WSZYSTKIE WZORY Z KATALOGÓW KOSZULEK DOSTĘPNE NA BLUZACH!

Zapraszamy do naszego sklepu
gdzie czeka na Ciebie ponad
pół tysiąca wzorów

Największy wybór wzorów zaprojektowanych specjalnie dla Was i dostępnych tylko w naszym sklepie.

PAMIĘTAJ: produkujemy w POLSCE i w produkcji nie korzystamy z żadnego szajsu z Chin!

Najwyższa jakość to nasz priorytet, bo sami jeździmy w naszych ciuchach!

zapraszamy: www.forbiker24.plprzy zamówieniach grupowych (kluby, fora, grupy)
ceny ustalane indywidualnie i projekty gratis!

Specjalna oferta dla KLUBÓW: polary haftowane - super jakość i cena!

MOTOR ZA PÓŁROCZNĄ PENSJĘ

Czyli jak nie wydać za dużo i się dobrze bawić.

autor: Krzysztof Rudnicki

Najniższa krajowa 1.500,00 PLN
X 6 miesięcy.
Budżet = 9.000,00 PLN.

Często słyszę od ludzi:

– Też bym chciał motor albo gdzieś pojechać, ale nie mam kasy. Postaram się przekonać Was, że chceć to móc.

Wiem, że zaraz rozlegną się głosy, że przecież to dużo pieniędzy. Zgadzam się, ale to nasz maksymalny budżet. Spróbuję na przykładzie pokazać, że można taniej.

Króciutko – dwutygodniowy pobyt w Maroku, wliczając wszelkie koszty takie jak spanie, jedzenie, paliwo do motocykla, to przeciętnie kwota około 2 tys. PLN. Fakt, trzeba tam jeszcze dotrzeć, ale odbiegamy od tematu. Zaczynam przegląd ogłoszeniowy, wyskakuje perełka.

Trafiam na Suzuki RF 900. Sprawdzam opinie w Internecie – nie jest najgorsza.

Cena 3.5 tys. PLN plus koszt przerejestrowania 500 PLN, razem 4 tys. PLN. Powiecie – podejrzenie niska cena. Odkryję przed Wami mój sekret: szukałem w pojazdach uszkodzonych. Uszkodzony?! To przecież „mina”! Niekoniecznie.

Mając trochę elementarnej wiedzy technicznej na pewno sobie damy radę z weryfikacją (warto – czy nie) przed zakupem danego egzemplarza. Ja kieruję się rozpoznaniem dwóch elementów: silnik i stan techniczny. Jeśli te dwa punkty są bez zarzutu, to reszta jest OK.

Sprzeczność – stan techniczny bez zarzutu i uszkodzony motocykl nie idą w parze. Zgadzam się. Użyłem tu skrótu myślowego. Przez powyższe określenie uważam, że: hamulce, koła, zawieszenie, napęd są w miarę w dobrej kondycji lub też po niewielkich nakładach można je szybko reanimować. Pamiętać należy także o kosztach naszego pierwszego serwisu. Podkreślę słowo naszego, ponieważ wyznaję zasadę, że wszyscy

kłamią i aby czuć się bezpiecznie, należy wymienić wszystkie eksploatacyjne rzeczy normalnie podlegające wymianie.

Nowy olej i filtr to podstawa. Resztę dokładnie oglądamy, najlepiej znając wysokość kosztów, choćby w przybliżeniu, ewentualnych napraw lub wymian, co pomoże nam oszacować wielkość późniejszych nakładów. Tyle wstępu, wracamy do pacjenta.

RF 900, rocznik 1996, przebieg 84 000 km i to też jest jeden z sekretów – faktyczny czy nie? Realny przebieg lub nie całkiem z kosmosu też pomoże odpowiedzieć na pytanie – warto czy nie?

Portale aukcyjne pełne są motocykli typu:

- Rok 1983, przebieg 42 000 km, z braku czasu mało jeżdżony.

Tak, kupił, aby podziwiać jak stoi i się nie niszczy. No, ale to temat na osobne rozważania.

Ideałem byłoby zakupienie motocykla z historią serwisową, ale z naszym budżetem to raczej mało realne. Musimy zatem wierzyć w deklarowany przez sprzedającego przebieg, czyli 84 000 km. Jak na ten model, jeszcze z 50 000 może 80 000 km do przelatania. Niewiele, pewnie powiecie, tylko kto z Was kupił motocykl i zrobił nim więcej? Pewnie również niewielu.

Po „przesłuchaniu” silnika nie miałem zastrzeżeń, więc czas na dalsze oględziny. Hamulce – oplot stalowy, klocki OK, opony

około 20% zużycia, lampy i kierunkowskazy są i na dodatek działają, zestaw napędowy w środkowej fazie naciągu. Koszt przeglądu, olej plus filtry = 200 PLN.

Wady.

Motocykl jest po „szlifie”.

Poprzedni właściciel dokonał już części napraw plastikowego poszycia, ale nie wszystkich elementów.

Motor już w garażu. Jestem podekscytowany nowym nabytkiem. Nie bardzo mu się przyglądam, przecież już wcześniej dokonałem przeglądu. Szybko się ubieram, odpalam i w drogę. Na początku nie bardzo się dogadujemy. Wynika to z tego, że dawno nie jeździłem sportem, a enduro, którym latam to inna sylwetka kierującego i geometria zawieszenia. Lekki szok. Dotknięcie hamulców i „zbiórka” na przedniej szybie. Trzeci bieg, raptowne dodanie gazu przy sześćdziesięciu i uślizg tylnego koła. Trochę mniej nerwowo z gazem, przód dźwiga się do góry. Niesamowicie! Lecę „stówką” i mijam wszystkich.

Albo dziś jest niedziela i sami najlepsi z najlepszych wyciągnęli auta do kościoła, albo...

Nie myślę o tym, cieszę się każdym zakrętem. Na „blacie” 100 – 120, jest rewelacyjnie. Po powrocie do domu wnikliwie zerkam na prędkościomierz. Jest w milach... Te małe mróweczki, których nie mogłem odczytać podczas jazdy to kilometry, a więc „stówka” tu to na drodze... Chyba troszkę przesadziłem z tą przejażdżką.

Co dalej?

Mamy kilka możliwości.

Bramka nr 1.

Doprowadzamy motor do ideału.

W zaprzyjaźnionym warsztacie wyceniono mi koszty naprawy pozostałych elementów, z uwzględnieniem zakupu brakujących, na kwotę 2 200 PLN.

Czyli:

- 4 000 PLN – jest nasz,
- 200 PLN – jesteśmy chyba pewni jego stanu,
- 2 200 PLN – jest jak nowy,

daje to razem 6 400 PLN, a więc pozostało nam jeszcze 2 600 PLN na jakiś modny ciuch.

Bramka nr 2.

Moja ulubiona opcja.

Pomijamy etap „2 200 i jest jak nowy”, bo i po co.

Może i będzie wyglądać super, ale i tak ani

szybciej nie pojedzie, ani mniej nie spali. Zawsze będzie tylko starą RF-ą po „szlifie”, którą ktoś mniej lub bardziej profesjonalnie naprawił. Tak więc, tym razem zostaje nam:

- 2 600 PLN z poprzednich wyliczeń,
- 2 200 PLN zaoszczędzone na robieniu – moim zdaniem – rzeczy zbytecznych.

Wydaliśmy 4 200 PLN i mamy 130-konny motocykl, który nieźle przyspiesza i jeszcze lepiej hamuje, więc w drogę!

Przecież zawsze chcieliśmy ruszyć na szlak, choćby na tydzień.

Budżet 4 800 PLN, których nie daliśmy rady wydać na motocykl.

Spalanie naszego bolidu to zaokrąglając w górę 7,5 l/100 km. Licząc po 6 PLN za litr paliwa (a co tam, za granicą raczej taniej nie będzie) to daje 45 PLN za każde 100 km przebytej przez nas drogi. Noclegi to przeciętnie 150 PLN za dobę. Można i taniej, ale łatwiej o droższe, dlatego taka kwota przyjęta w naszym budżecie da nam względny spokój. Jedziemy na tydzień, czyli na przykład ruszamy w sobotę i wracamy w następną sobotę, żeby w niedzielę wrócić do rzeczywistości, a w poniedziałek do pracy. Mamy więc siedem noclegów, czyli 1 050 PLN. Jedzenie 50 PLN na dzień przez osiem dni to 400 PLN. Trochę skromnie? No to po 100 PLN – jak szaleć to szaleć – 800 PLN.

Zbilansujmy:

800 PLN – jedzenie,
1 050 PLN – spanie,
Razem 1 850 PLN.

Zostało nam 2 950 PLN na paliwo, a biorąc pod uwagę nasze zużycie paliwa, daje to przebieg 6 500 km, czyli 3 250 km w jedną stronę. Z wyliczeń jasno wynika, że dziennie musimy gonić po 812,5 km, żeby pozbyć się całej kasy w założonym czasie. A co jeśli znajdziemy tańszy nocleg i nie daj Boże nie uda nam się przejechać 100 PLN dziennie? Nasz dystans automatycznie się wydłuży. 3 250 km w jedną stronę...

Byliście kiedyś w Pirenejach?

Powinno Wam się udać, jeśli tylko zechcecie.

Ale to tylko moje zdanie...

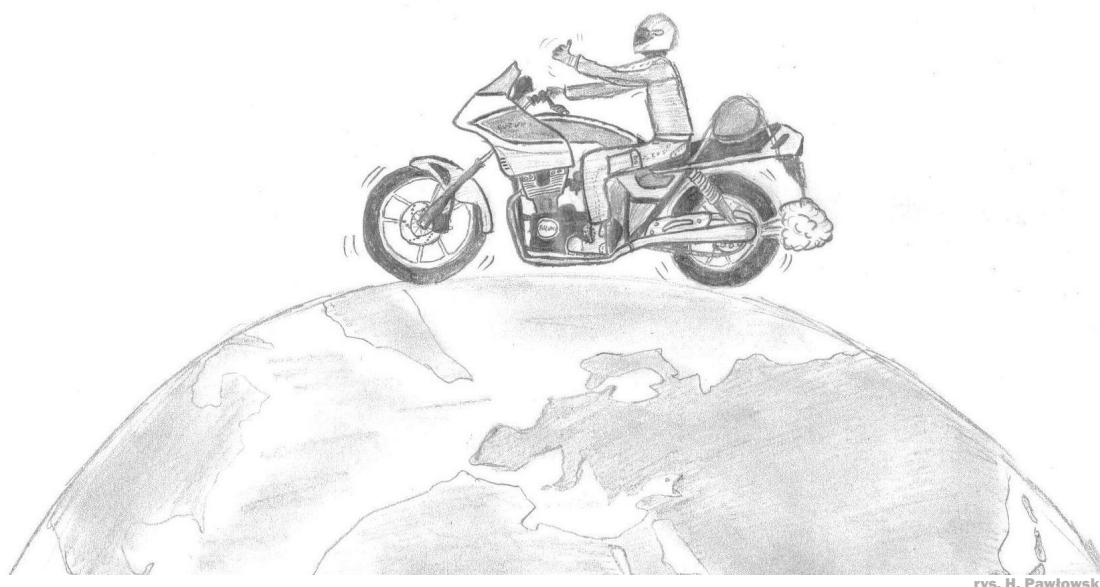
Krzysztof Rudnicki

Adam Medyna komentuje:

“Tak naprawdę zupełnie sprawna starsza Japonię można nabyć jeszcze taniej i spokojnie objedziesz nią kulę ziemską.

Akurat RF rzeczywiście może się okazać miną, np. w momencie gdy padną mu zawory. Wówczas trzeba kupić komplet nowych na wymianę, których cena wynosi około 4 tys. zł – jako że na sztuki się ich nie dostanie.

Natomiast stare motocykle Suzuki z serii GS/GSX są nie do zajeżdżenia, podobnie jak stare olejaki, które są proste jak drut i nadal można dostać do nich części.”





Marzyłeś o podziwianiu wieczornej panoramy Manhattanu?

I do tego na motocyklu?

Nikt Ci tego nie zaproponował?

**Artur Zawodny zaprasza do Nowego Jorku
i Waszyngtonu na wyprawę
„Swoimi Drogami”!**

*Co ty brachu powiesz na to
By w tym roku, w samo lato
Jechać tam gdzie był nasz tato?*

*Mówisz wiec o Nowym Jorku
Tam, gdzie kiedyś na motorku
Spędził wiele miłych chwil
Kiedy złapał taaaaki dil!*

*Tak, to właśnie mnie też kusi
Lecz brak forsy ciągle dusi,
Całe szczęście, że w tym roku
Mój kolega ma na oku
Dwóch dobranych "przyjacieli"
Którzy o tym pomyśleli.
Program taki więc stworzyli,
Aby każdy w wolnej chwili
Mógł być tanio w Nowym Jorku
Oczywiście na motorku.
Jak się przyjrzyysz, program ten
Jest po prostu, tak jak sen,
Bowiem, w bardzo krótkim
czasie
(Nawet przy dość skromnej
kasie)
Zjeździsz Jork i okolice,
Cztery stany i stolicę
Wszystko jest tu wyliczone
Bierz dziewczynę albo żonę,
Co ty na to? Załatwione!*

Mini – kosztów

Mini – czas (7-10 dni)

Maxi – wrażeń (czytaj dalej)



Zainteresowany? czytaj dalej >



Artur Zawodny – objechał 45 krajów na wielu motorkach, przewrócił się tylko raz w Australii, a potrącony przez samochód był „tylko” trzy razy i to w Polsce (mawia „jeśli potrącił cię pojazd – to jest twoja wina, że dałeś się potrącić”), prawo jazdy ma od 1953 roku, autor książek, doświadczony podróżnik motocyklowy – bazując za swoim wieloletnim i wielomilowym doświadczeniu zaprasza wszystkich chętnych na tygodniowy wypad motocyklowy po okolicach Nowego Jorku i do Waszyngtonu - jako pilot, tłumacz, przewodnik, doradca i życzliwy kolega. (O jednej z wypraw Artura pisaliśmy w numerze 02/2013. przyp. red.)

W programie:

Dzień I:

- przylot do USA (Newark, NJ), dojazd busem do hotelu

Dzień II:

- śniadanko, wypożyczenie motocykli, przejażdżka nad rzekę Hudson, podziwianie widoków NYC, zwiedzanie muzeum imigracji, powrót do NJ, muzeum Tomasza Edisona w West Orange

Dzień III:

- zostawiamy motocykle na przystani i promem płyniemy do NYC, zwiedzanie Manhattanu (Financial District, Brooklyn Bridge, Washington Square, WTC, Polski Green Point, Empire State Building, Broadway, Chrysler Building, 5th Avenue, Times Square, Rockefeller Center, Central Park, Grand Central Terminal, ONZ, Air and Space Museum)

Dzień IV:

- przez Verrazano Bridge do NYC, przejażdżka przez Manhattan, rzeka Hudson, Tappan Zee Bridge, New Jersey, widok na Manhattan o zmroku

Dzień V-VII – wycieczka motocyklem do Waszyngtonu

- w planie między innymi Bazylika Niepokalanego Poczęcia NMP, Monument Lincolna, Biały Dom, Kapitol, Park Lafayette z Pomnikiem Kościuszki, Muzeum Astronautyki i Lotnictwa, przejazd przez malownicze tereny stanu Virginia do Luray, Muzeum Starych Samochodów i Powozów

Uwaga: program jest elastyczny, zawsze istnieje możliwość uzgodnienia trasy i wyboru zwiedzanych miejsc.

Wymagania:

- międzynarodowe prawo jazdy kategorii A oraz wiza do USA
- doświadczenie w jeździe motocyklem w grupie i odpowiedzialność
- ubezpieczenia

Koszty:

- bilet lotniczy (800 \$)
- hotel ze śniadaniem (pokój 2-os., 250 \$/noc)
- motocykl (100 \$/dzień)
- myto (100 \$ za przejazdy)
- bilety wstępu (150 \$)
- paliwo (100 \$)
- bus (50 \$)
- wyżywienie (300 \$)

Zapewniamy:

- niższe koszty przelotu samolotem Polska-USA i z powrotem, o ile zgłoszenie na wycieczkę wpłynie odpowiednio wcześniej
- transport na trasie lotnisko-hotel
- korzystne warunki zakwaterowania w New Jersey
- wypożyczenie dowolnego motocykla w atrakcyjnej cenie
- przewodnictwo na drogach
- elastyczny plan dnia
- niezapomniane wrażenia, widoki i wspomnienia
- patronat i w razie potrzeby pomoc dwóch polskich klubów z USA:

Unia Polskich Motocyklistów Świata “Orzeł Biały” - East Coast Chapter oraz Husaria USA

Termin: wakacje 2014

Odpowiedzialnych, doświadczonych i głodnych przygód motocyklistów **zachęcamy do kontaktu z Organizatorem pod numerem telefonu 696-938-833, bądź na e-mail: bmwtraveller2002@gmail.com**

Patronat medialny nad przedsięwzięciem: kwartalnik motocyklowy „Swoimi Drogami”

fot. M. Filipowicz, M. Sawa



marzenia w zasięgu ręki..

Likwidacja szkody z ubezpieczenia OC

część 1 bezpośrednio po zdarzeniu?

Stalą niestety praktyką zakładów ubezpieczeń jest unikanie odpowiedzialności wobec poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych m.in. poprzez nieuzasadnioną odmowę wypłaty odszkodowania lub zaniżanie jego wysokości. Przepisy prawa nakładają jednak w tym zakresie na ubezpieczycieli pewne obowiązki, a poszkodowanym dają uprawnienia, z których warto umieć skorzystać. Dziś się o tym dowiedzmy.

Zacznijmy więc fatalistyczną wizją – z bólem wiadomej części ciała podnosimy się z asfaltu, z bólem serca patrzymy na rozrzucone po ulicy elementy motocykla i z ogólnym bólem istnienia na młodą, patrzącą na nas wielkimi wystraszonymi oczami, panią wysiadającą z kompaktowego autka, która przecież nie mogła zauważyć pędzącego co najmniej 200 km/h „motoru”. Ale do rzeczy.

Na miejscu zdarzenia

Nie spisujemy oświadczeń, nie przyjmujemy solennych obietnic naprawienia szkody itp., takie rozwiązanie może być korzystne dla sprawcy kolizji, ale niemalże nigdy dla poszkodowanego. Wzywamy policję i dopilnowujemy, żeby funkcjonariusze ujęli w notatkach rzeczywisty przebieg zdarzenia. Warto też zapamiętać, z jakiej komendy/komisariatu są policjanci, bo być może

będziemy się musieli zwrócić do niej o dokumenty dot. zdarzenia. Ponadto spisujemy dane samochodu sprawcy (co najmniej nr rejestracyjny i nr polisy).

Zgłoszenie szkody

Możliwie jak najszybciej po zdarzeniu zgłaszamy szkodę do zakładu ubezpieczeń, w którym ubezpieczony był w dniu wypadku sprawca. Jeżeli nie znamy ubezpieczyciela, sprawdzimy to on-line na stronie Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Poszczególne zakłady ubezpieczeń przyjmują zgłoszenia w różnych trybach – telefonicznie, on-line, mailowo. Na pewno zawsze skuteczne będzie zgłoszenie szkody na piśmie wysłane listem poleconym. W terminie 7 dni po zgłoszeniu ubezpieczyciel ma obowiązek potwierdzić na piśmie jego przyjęcie oraz wskazać dokumenty niezbędne do przeprowadzenia likwidacji szkody. Niezbędne nie znaczy wszelkie możliwe. Nie mamy obowiązku dostarczania ubezpieczycielowi dokumentów nieistotnych lub mało istotnych dla sprawy, a żądanie takich to często próba uniknięcia przez ubezpieczyciela odpowiedzialności.

Likwidacja szkody

Kilka dni po dostarczeniu powyższych dokumentów należy spodziewać się wizyty likwidatora szkód. Likwidator zapozna się ze wszystkimi uszkodzeniami, które ponieśliśmy wskutek zdarzenia i stosownie je udokumentuje, spisując protokół, którego kopię otrzymamy. O czym należy pamiętać? Po pierwsze

– do wizyty likwidatora, w miarę możliwości, nie dokonujemy żadnych napraw i nie usuwamy szkód, tak by mógł się on zapoznać z rzeczywistym ich rozmiarem. Po drugie – dopilnowujemy, żeby likwidator udokumentował wszystkie szkody, łącznie z tymi „pobocznymi”, takimi jak uszkodzenia kasku czy ubrań. Warto też na własną rękę sporządzić szczegółową dokumentację fotograficzną szkód.

Wypłata odszkodowania

Zakład ubezpieczeń ma obowiązek wypłaty odszkodowania co do zasady w terminie 30 dni od dnia zgłoszenia szkody. W przypadku zaistnienia okoliczności wymagających wyjaśnienia, termin ten ulega przedłużeniu do 14 dni od dnia wyjaśnienia tych okoliczności, przy czym nawet w takim przypadku wypłata odszkodowania powinna nastąpić nie później niż 90 dni od dnia zgłoszenia szkody, chyba że w związku ze sprawą toczy się postępowanie karne lub cywilne.

 **Bartosz Kamiński**

VAN CANTO

„Canto” znaczy śpiewać

autor: Paweł Szymański



Kiedy wkładam w uszy słuchawki i wsiadam na motocykl, to wybieram sobie starannie listę utworów.

Jeżeli chcę się odprężyć i przejechać spokojnie jakąś trasę, to aplikuję w moje przenośne urządzenie coś w stylu delikatnego rocka albo gitarowego bluesa. Dżem, Beth Hart, a nawet wczesne albumy Red Hot Chilli Peppers. Kiedy po prostu jadę od punktu do punktu i wiem, że będzie to szybki przejazd bez zachwytów nad okolicznościami przyrody i wspaniałością motocykla, to wolę cięższe brzmienia. Do uszu płynie Arena, Soundgarden, Eluveitte albo Ice T. Jeżeli ktoś nie kojarzy Ice T z cięższym

brzmieniem, to w tym miejscu powinien przerwać czytanie recenzji muzycznej i wpisać w przeglądarkę termin Body Count. Zaskoczeni? I dobrze. W każdym razie chodzi mi o to, że muzyka wprowadza w nastrój i pozwala na wybranie wariantu postrzegania świata w danej chwili. Jednego dnia chcemy, żeby wlewano nam w uszy płynny ołów wprost z czeluści piekła, a drugiego potrzebujemy po prostu aksamitnego głosu, który ukoji nasze nerwy, albo po prostu pozwoli nam o niczym nie myśleć. Dla-

tego też cały czas poszukujemy. Czegoś nowego, oryginalnego, pasującego do naszego nastroju. Kiedy byliśmy młodszy, szukaliśmy buntu. Jak dojrzeliliśmy do tego, że jednak świat nie jest czarno-biały, to skierowaliśmy swoje preferencje w stronę łagodniejszych, bardziej komercyjnych brzmień. Jedni poszli w pop, inni dorośli do jazzu, a jeszcze inni zachwycają się Mozartem albo zespołem Metallica. Ja jednak dalej poszukuję. Cieszy mnie każdy odkryty song, który jest inny od tego, co można znaleźć na listach przebojów i w radiu. I takie też odkrywam.

„Canto” znaczy śpiewać. „Van” znaczy... Nic nie znaczy, po prostu ładnie brzmi. Kiedy złożymy te dwa wyrazy w całość, dostaniemy paczkę koleś z Niemiec i jedną, całkiem atrakcyjną, kobietę o imieniu Inga, którym ktoś podpierniczył instrumenty. Nie wszystkie. Została perkusja. Ale to bardzo dobrze, bo bez instrumentów idzie im znacznie lepiej niż połowie polskich czołowych zespołów z całym zapleczem instrumentalnym. A nawet jednej pani, co w popularnej telewizji śniadaniowej, której ja akurat nie oglądam, grała na gitarze nie dotykając strun, przez co stała się bardzo popularna w internecie. Jak to niewiele potrzeba. Ale do rzeczy. Zamiast gitary dostajemy „dan dan”, wybrzdąkane przez zęby przez Ingo Sterzingera. Zamiast ostrych solówek gitarowych na metalowych strunach, mamy „rakka takka” też na strunach, ale głosowych – Stefana Schmidta. Do tego dochodzi wysoki głos Rossa Thompsona. Za wokala odpowiedzialny jest „Sly”, czyli Philip Schunke i piękna Inga Scharf. Jedyne gość, który ma w ręku instrument, a raczej pałeczki, to Bastian Emig. Tak, to on gra na perkusji.

Van Canto ujęło mnie swoją innością. Oczywiście mieliśmy szereg zespołów wydymających usta w poszukiwaniu instrumentalnego brzmienia, ale była to raczej płaszczyzna popowo-boysbandowa. Tu mamy do czynienia z cięższym gatunkiem. Nie wiem, jak określić ten rodzaj muzyki. Fachowo jest to „a capella power metal”, a sam zespół mówi, że śpiewa „rakka-takka singing”. Wystarczy jednak posłuchać kilku kawałków i w głowie rodzi się pytanie, czy ci goście naprawdę grają tylko ustami?

To niemożliwe. A jednak. Jeżeli ktoś chciałby zacząć przygodę z Van Canto, to proponuję covery „Battery”, albo „Wishmaster”, jednak moimi ulubionymi kawałkami są „Rebellion” i „Kings of metal”. Niemcy koncertowali w kultowym Wacken, zrobili trasę europejską z „Tristania”, „Xandrá” i Serenity. Śpiewali z Joakimem z „Sabatonu” i Tarją z „Nightwish”. Wydali cztery bardzo dobre albumy i niedługo zapowiadany jest następny. Ja na pewno będę na niego czekał, ale nie ukrywam, że chciałbym ich zobaczyć na żywo. Niestety, w najbliższym czasie nie wybierają się do kraju nad Wisłą.

Kończąc, namawiam Was do poszukiwania. Tak jak w życiu, zawsze można się skupić na sprawdzonych i popularnych rzeczach, ale jeżeli chcecie przeżyć coś niebanalnego i nowego, coś co nakreśli nowe horyzonty i pokaże nieodkryte ścieżki, to bądźcie zawsze otwarci. To trochę jak z wyprawami motocyklowymi. Czy zawsze najlepsza jest autostrada i główna droga, czy może czasami lepiej zboczyć na mniej znane szlaki i sprawdzić, jak wyglądają miejsca, o których nie mieliśmy dotąd pojęcia?

Paweł Szymański



KONKURS

Odpowiedz na pytanie: “Czemu jeżdżę?”

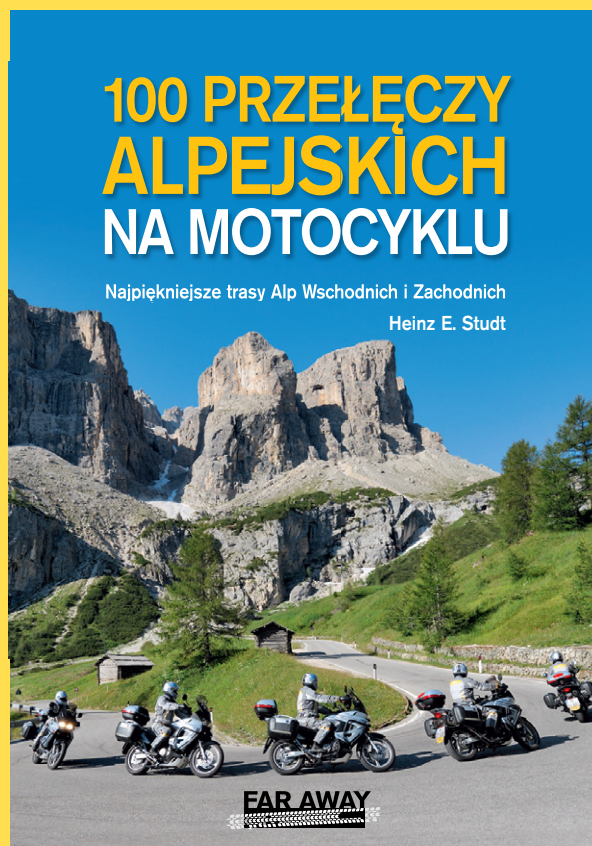
Forma dowolna (tekst, zdjęcie, poemat, opera).

I wygraj książkę

“100 przełęczy alpejskich na motocyklu. Najpiękniejsze trasy Alp Wschodnich i Zachodnich”

autor: Heinz E. Studt

ufundowana przez wydawnictwo



Hunsrück

Niemiecki szlak kamieni szlachejnych

autor: Hubert Pawłowski



Góry pełne skarbów

Dawno temu, zapewne pod wpływem zimowej nudy, ktoś rzucił niezobowiązujące hasło nawołujące do tworzenia rankingu miejsc wartych odwiedzenia motocyklem. Tym oto sposobem powstała lista najciekawszych tras, miejsc i regionów. Wspaniały pomysł. Problem polega na tym, że powstała w ten sposób lista stała się „jedyną i obowiązującą” i w zasadzie wszystkie miejsca i szlaki spoza listy są już passé. Chyba najbardziej jaskrawym przykładem jest Nordkapp, na który „trzeba pojechać obowiązkowo”. Niby dlaczego? Wiem, pytanie jest bardzo niewygodne. Nordkapp nie jest przecież najbardziej wysuniętym na północ krańcem Europy. Leży na wyspie. Mało tego, na tej samej wyspie znajduje się przecież inny przylądek, który sięga 1200 metrów dalej na północ. Ale nawet i on nie jest najdalej. Na Wyspie Rudolfa znajduje się przylądek Fligely i to on jest najbardziej wysuniętym na północ „wyspiarskim” fragmentem Europy. Natomiast na kontynencie jest nim przylądek Nordkinn. Ale za to na Nordkapp prowadzi wygodna droga międzynarodowa E-69, a na samym przylądku czeka na turystę pierdylion komercyjnych atrakcji.

W Niemczech na potrzeby tutejszych mototurystów stworzono podobną listę. Niekwestionowanym numerem jeden są Alpy. Numer „dwa” to Schwarzwald, z którego koniecznie należy przywieźć jako pamiątkę zegar z kukułką. Dalej długo nie ma nic. Te dwa regiony (nie przeczę, piękne) są w niemieckiej prasie motocyklowej wałkowane do bólu i odmieniane przez wszystkie przypadki. A że w języku niemieckim są tylko cztery przypadki to i dodatkowo ból jest większy. Po pobieżnej lekturze kilku germańskich czasopism i książek poświęconych turystyce motocyklowej mam poważne obawy przed otwarciem konserwy...

Jakoś nie bardzo chce mi się wierzyć, że w tak dużym kraju nie ma nic więcej wartego odwiedzenia. Oczywiście wcale tak nie

jest. Jak wszędzie, są po prostu regiony promowane lepiej i gorzej.

Jednym z mniej odwiedzanych regionów Niemiec jest pasmo gór Hunsrück. Być może dlatego mało popularny, że trzeba opuścić wygodną autostradę. Podróż przebiega teraz malowniczymi, wiejskimi drogami, które początkowo mają tę charakterystyczną cechę, że ich kolejne odcinki są pełne zakrętów i mają raptem maksymalnie tylko po kilka – kilkanaście kilometrów, a następnie kończą się skrzyżowaniem, na którym obowiązkowo należy zmienić kierunek jazdy i dodatkowo zazwyczaj nie mamy pierwszeństwa przejazdu. Prowadzą one przez szereg wiosek, przy czym w wielu przypadkach mam wrażenie że przejeżdżam mieszkańcom przez podwórka. Za każdym razem gdy tak się dzieje, mam naprawdę poważne obawy, że wjadę jakiejś gospodyni w świeżo rozwieszone pranie. Nawigacja pokazuje zaś że trzymam się ciągle drogi głównej. Zaiste, ciekawe połączenie autostrady z jednym z większych miast regionu.

Po którymś tam z kolei skrzyżowaniu wjeżdżam wreszcie na drogę na której, według nawigacji, spędzę co najmniej ze dwadzieścia kilometrów. Teraz nie muszę już całej uwagi skupiać na tym, aby na kolejnym skrzyżowaniu skrócić znów we właściwą drogę. Można spokojnie zacząć rozkoszować się jazdą.

Szosa jest bardzo wąska, jakby specjalnie zaplanowana dla motocykli. Dwa samochody osobowe mijają się tu na styk, a spotkanie z ciężarówką czy dużym ciągnikiem rolniczym to musi już być przygoda. Pobocza w zasadzie nie ma. Za wymalowaną linią skrajną są może jeszcze ze dwa centymetry asfaltu, a dalej stalowa bariera albo betonowy krawężnik, w zależności od tego, czy trasa przebiega po nasypie, czy też w wąwozie. Wygląda to tak, jakby drogowcom szkoda było wycinać piękne, górskie lasy i postanowili zminimalizować swoją ingerencję w naturę, budując jezdnię najwęższą jak to tylko możliwe. Jednak po kilku kilometrach jazdy dochodzę do wniosku, że przy tak małym ruchu, jaki tu panuje, budowanie szerokich arterii pozbawione jest jakiegokolwiek sensu. Przez dobre pół godziny minąłem może ze trzy pojazdy. Za to teren dla drogownictwa musiał być wyjątkowo trudny.

Góry Hunsrück nie są wysokie, a wieko-wo odpowiadają dokładnie naszym Góróm Świętokrzyskim. Najwyższy szczyt Hunsrücku, Erberskopf, ma tylko 816 m n.p.m. Pozostałe są znacznie niższe. Nie znaczy to jednak, że ich stoki są łagodne. Pionowe ściany skalne nie należą tu do rzadkości. Podjazdy także bywają bardzo strome. Zresztą, rzeźba tych gór jest zróżnicowana, w zależności od regionu.



Hunsrück zachodni

Na szczęście drogowcy pokombinowali odpowiednio, aby droga miała możliwie jeden poziom. Tworząc dziesiątki zakrętów, niesamowite pętle, a nawet agrałki, gdzieś tam wyruszając kawałek góry to znów w innym miejscu dosypując nieco skał, udało im się doprowadzić do tego, że różnice wzniesień nie są duże, a podjazdy ogólnie dość łagodne. Przynajmniej patrząc z perspektywy niemal dziewięćdziesięciu koni mechanicznych dostępnej mocy.

Droga nadal przechodzi przez niewielkie wioski. To, co rzuca się w oczy to niemal zupełny brak stacji benzynowych w małych miejscowościach. W zasadzie zauważyłem takowe tylko w dwóch wioskach. Były to małe stacje prywatne, nie należące do żadnego dużego koncernu naftowego. Wygląda na to, że duże koncerny mają swoje przedstawicielstwa tylko w większych miejscowościach. Więc, jeśli poziom paliwa znacznie się obniżył, radziłbym nie wybrzydzać i tankować, gdy tylko nadarzy się okazja.

– „Ale ja bym chciał na „markowej” stacji firmy XYZ...”

– „Tego, co pan chciał to nie ma”. – jak mawia klasyk.

Kiedyś stacje były pewnie w co drugiej wsi, na co wskazują stare, charakterystyczne budynki z podjazdami do dawno już wymontowanych dystrybutorów i zadaszeniem nad nimi. Część z nich jest pewnie już od wielu lat jest zamknięta na głucho, w innych kwitnie drobny handel, nie mający jednak nic wspólnego ze sprzedażą paliw.

Idar-Oberstein

To taka nieoficjalna stolica regionu. Po kilkudziesięciu kilometrach jazdy przez wioski mam wrażenie, że przybywam do wielkiej metropolii. Łatwo się tu pogubić, bo samo miasto wciśnięte jest w wąską, nieregularną dolinę pomiędzy skalistymi górami o bardzo stromych stokach. Dodatkowo, o czym przekonałem się na własnej skórze, Idar-Oberstein to w rzeczywistości dwa miasta, które dopiero od nieco ponad stu lat stanowią jedno. Jednak przez wieki rozwijały się osobno i w związku z tym dzisiejszy Idar-



Góra zamkowa

Oberstein ma dwie osobne starówki położone w różnych punktach miasta. Na początek w związku z tym trafiam do centrum dawnego Idar... i nic mi się nie zgadza.

Dopiero na stacji benzynowej sytuacja się wyjaśnia. Nakierowany na właściwą drogę już po chwili wiem, że warto było tutaj przyjechać.

Kilkanaście minut później parkuję motocykl na starym mieście u stóp góry zamkowej.

W jednym miejscu, na jednej górze mamy aż trzy zamki średniowieczne, każdy w innym

stanie zachowania. Pierwszy, najstarszy zamek jaskiniowy, zamieniony został w kościół, drugi w formie ruin i trzeci w dużym stopniu zrekonstruowany.

Tradycyjnie jest trochę problemów z zaparkowaniem, jednak udaje mi znaleźć wolne miejsce zupełnie u stóp skały, które kilkanaście sekund wcześniej zwolnił inny motocyklista. Zsiadając z motocykla dostrzegam kilku kolejnych jeźdźców szukających kawałka przestrzeni wystarczającego do pozostawienia swoich dwóch kółek. Piesza ścieżka prowadząca na szczyt góry zaczyna

się w centrum starego miasta i prowadzi stromo wąskimi przejściami pomiędzy domami. Na szczęście jest dobrze oznakowana, co jak się okaże później, wcale nie jest normą.

Po kilkunastu minutach stosunkowo łatwej wspinaczki docieram do Kościoła w Skale. W rzeczywistości kościół ten jest, albo był, rzadkim typem zamku jaskiniowego. Zamek powstał około 1000 roku. Jego konstrukcja była bardzo prosta. Z trzech stron chroniła go góra, wystarczyło wybudować tylko pojedynczy mur, tak aby odciąć dostęp do jaskini. W niej znajdowały się wszystkie pomieszczenia zamku. Skała wzgórze zabezpieczała go także z góry. Na atak narażony był tylko od frontu, jednak i z tej strony podejście było bardzo trudne. Zamek taki oczywiście nie miał wież.

Kiedy patrzę na ten budynek wciśnięty w skałę, mając świadomość, że za nim rozciąga się jeszcze jaskinia, przypomina mi się pewna pamiętna scena z filmu „Monthy Python i Święty Graal”, gdzie rycerze atakują zamek broniący przez Francuzów, którzy zrzucają na agresorów warzywa, kury, kaczki, świnie i krowy... Humor absurdałny, można by rzec. Dowcip polega jednak na tym, że taka historia wydarzyła się naprawdę. Główną rolę grał zamek jaskiniowy na Słowenii, oblegany przez wojska austriackie. Wojska cesarskie, nie mogąc zdobyć żadnym sposobem zamku idealnie wpasowanego w skałę, który zabezpieczony był przez górę niemal z każdej strony, postanowiły wziąć obrońców głodem. Austriaccy dowódcy nie mieli jednak pojęcia, że jaskinia w którą wpasowany był zamek miała kilka innych wejść po drugiej stronie góry, którymi nocą obrońcy uzupełniali zapasy żywności i uzbrojenia z okolicznych wiosek. Niesamowicie demoralizujący wpływ na cesarskich wojaków w kolejnych miesiącach oblężenia musiało mieć bombardowanie z murów zamkowych świeżą żywnością – a taką właśnie „amunicją” często odpierano ataki austriackie. Zamku oczywiście nie udało się zdobyć i po trzech miesiącach, nie widząc żadnej nadziei na pozytywne rozstrzygnięcie, oblężenie przerwano.

Mimo swych walorów obronnych zamek jaskiniowy miał też swoje wady, a później nie przystawał najwyraźniej do ambicji jego właścicieli, bo kto to widział, aby graf lub inny baron mieszkał w jaskini (lub o zgrozo – dziurze).



Zamek jaskiniowy został w latach 1482 – 1484 przebudowany na kościół (obecnie protestancki). Legenda głosi, że dwóch braci, Wyrich i Emich, mieszkający w XI wieku na zamku Bosselstein (znajdującym się powyżej, na szczycie urwiska), zakochali się w tej samej damie, Bercie von Lichtenburg. Gdy starszy brat Wyrich dowiedział się, że ma w młodszym konkurenta, wypchnął Emicha z okna zamku. Sprawa załatwiona. Jednak sumienie nie dawało Wyrichowi spokoju i po czasie przyznał się, że śmierć jego młodszego brata nie była przypadkowa. Jako pokutę nakazano mu wybudować własnymi rękami kościół w miejscu, gdzie zginął jego brat.

W ten oto sposób powstał Kościół w Skale. Gdy był gotowy, Wyrich prosił boga o znak przebaczenia – w odpowiedzi miało wytrysnąć ze skały źródło, które istnieje do dziś, a sam winowajca umarł przed ołtarzem świeżo pobudowanego kościoła u stóp opata, który właśnie przeprowadzał ceremonię poświęcenia kościoła. Sprawiedliwości zatem stało się zadość. Chociaż z drugiej strony, pokuta nie była chyba jednak zbyt szczerą, skoro kościół zbudowany został na fundamentach i z wykorzystaniem murów starego zamku jaskiniowego...

Oczywiście, jak to z legendami bywa, także i ta nie trzyma się kupy, bowiem wydarzenia, o których mówi, rozgrywają się na długo przed przebudową zamku jaskiniowego na kościół, a jedyne co się w niej zgadza to imię fundatora, Wiricha IV Daun-Oberstein. Nie jest do końca jasne, pod jakim wezwaniem był pierwotnie Kościół w Skale. Zachowane dokumenty zdają się wskazywać jednak na Świętą Walburę, brytyjską księżniczkę, mniszkę i misjonarkę na terenie Niemiec (ok. 710 – 777 lub 779). Od reformacji do 1964 roku Kościół w Skale służył jako kościół ewangelicki w Oberstein. Miejsce, w którym znajduje się budowla jest dość niebezpieczne. Budynek był wielokrotnie uszkodzany przez lawiny skalne, szczególnie w latach 1742 i 1858. W trosce o zdrowie ludzi w latach 1980/81 wydrążono w skale tunel, przez który można dostać się do wnętrza kościoła, a dawne, odkryte wejście zamknięto dla zwiedzających.

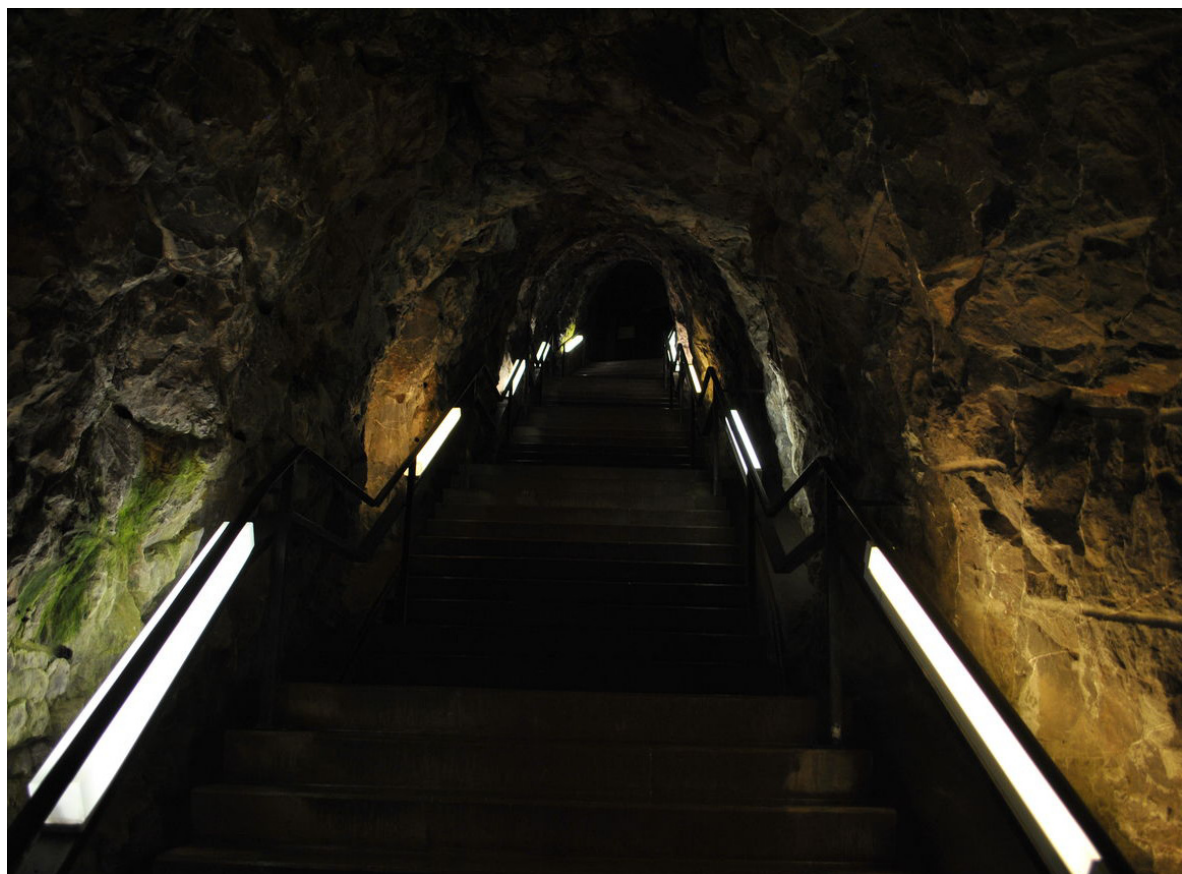
Siatki zabezpieczające przypominają, że niebezpieczeństwo spadających odłamków skalnych jest jak najbardziej realne.

Aby dostać się do środka trzeba przejść przez wspomniany wcześniej tunel. Jest on długi, wydrążony w litej skale. Poszarpane dzikie ściany ociekają wodą – to para wodna z wpadającego tu z zewnątrz powietrza kondensuje i stąd ta wilgoć. Temperatura jest tu o wiele niższa niż na zewnątrz.

Wewnątrz kościoła tradycyjnie kasa – aby

wejść dalej trzeba zostawić 2 Euro. Niby nie jest to specjalnie wielki pieniądz, jednak cokolwiek za drogo jak na 10 minut zwiedzania.

Wewnątrz wieży zegarowej; uwagę zwraca piękna więźba stalowa. Po którymś z kolei bombardowaniu odłamkami skalnymi zdecydowano się pewnie na taką konstrukcję zamiast drewnianej, bardziej podatnej na



Przejście naturalną jaskinią. Niesamowite uczucie, wędrówka wewnątrz góry.



zniszczenie. Ścieżka turystyczna prowadzi dalej. Podejście nie jest specjalnie trudne, na dodatek po drodze przewidziano wiele ławeczek, na wypadek gdyby ktoś poczuł się zmęczony i chciał odrobinę odpocząć.



Nasi tu byli. Szczerze powiedziawszy, zrobiło mi się po raz pierwszy podczas tej podróży wstyd. Nie mają tutaj własnych wandalów, to wyeksportowaliśmy im własnych...

Na szczycie skały, kilkadziesiąt metrów ponad starym zamkiem jaskiniowym, zbudowano w XII wieku drugi zamek, Bosselstein, zwany także „Starym Zamkiem” lub „Zamkiem na Skale”, jak można by przetłumaczyć jego niemieckie nazwy. Dlaczego tak go zwano – wystarczy spojrzeć na zdjęcia lub jego rekonstrukcję – zbudowany został bowiem na skalnym urwisku, z trzech stron wisząc wprost nad przepaścią.

Dokładna data jego powstania nie jest znana, pierwsza wzmianka o nim pochodzi z 1197 roku. Zamieszkały był do około 1600 roku, potem popadł w ruinę. W 1945 roku przeszedł na własność landu Nadrenii – Palatynatu. Do dziś zachowały się ruiny murów obwodowych, a także część wieży.

Nie ma tego zbyt wiele. Resztki wieży obserwacyjnej pełniącej zapewne także funkcję donżonu, czyli ostatniego punktu obrony w sytuacji gdyby wrogowi udało się zdobyć zamek. Wskazywałby na to brak wejścia na poziomie podstawy. Z rekonstrukcji zamku wynika jednak, że bezpośrednio przylegał do niej niewielki budynek. Nie sposób jednak dociec, czy było tam bezpośrednie wejście do wieży, dziś zamurowane, czy też znajdowało się ono pierwotnie na pewnej wysokości. Dziś wieża ma tylko kilkanaście metrów wysokości i zachowane jedno okno. Zabezpieczona jest jako „trwała ruina”. Bardzo malownicza i fotogeniczna zresztą.

Oprócz tego dotrwało kilka fragmentów murów obwodowych, z których rozciąga się piękny widok na miasto w dolinie.

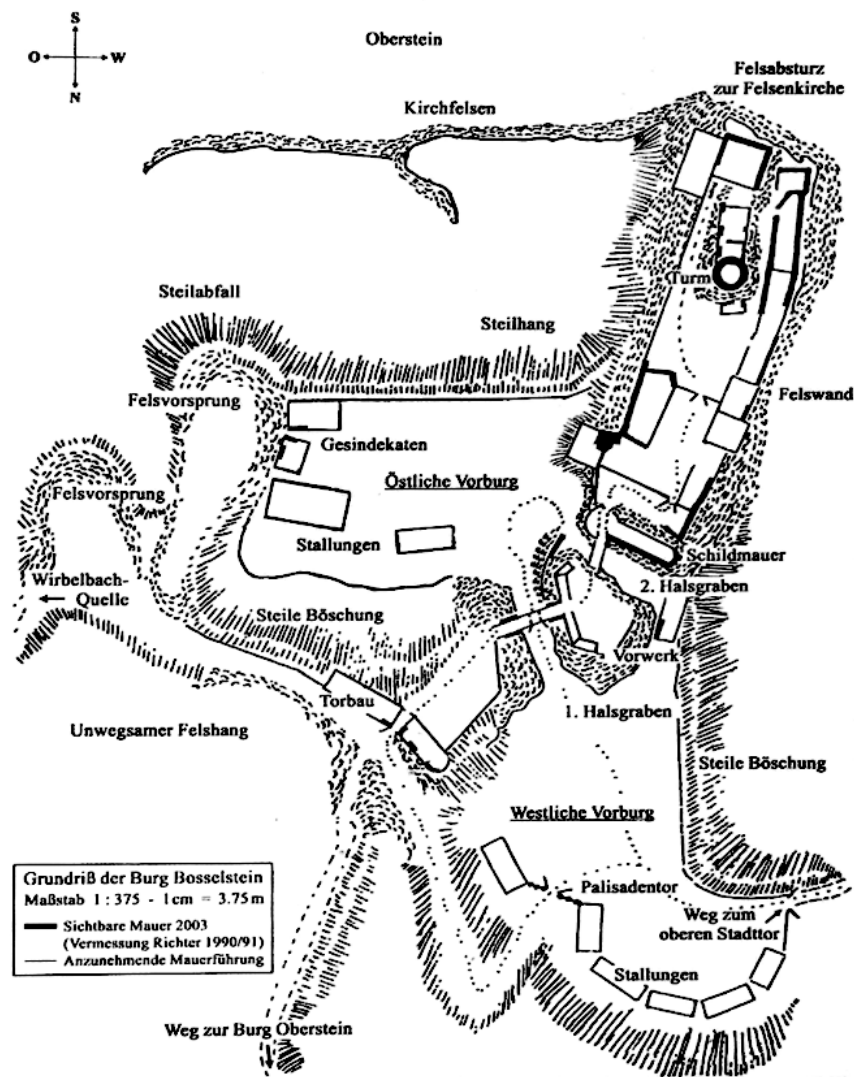




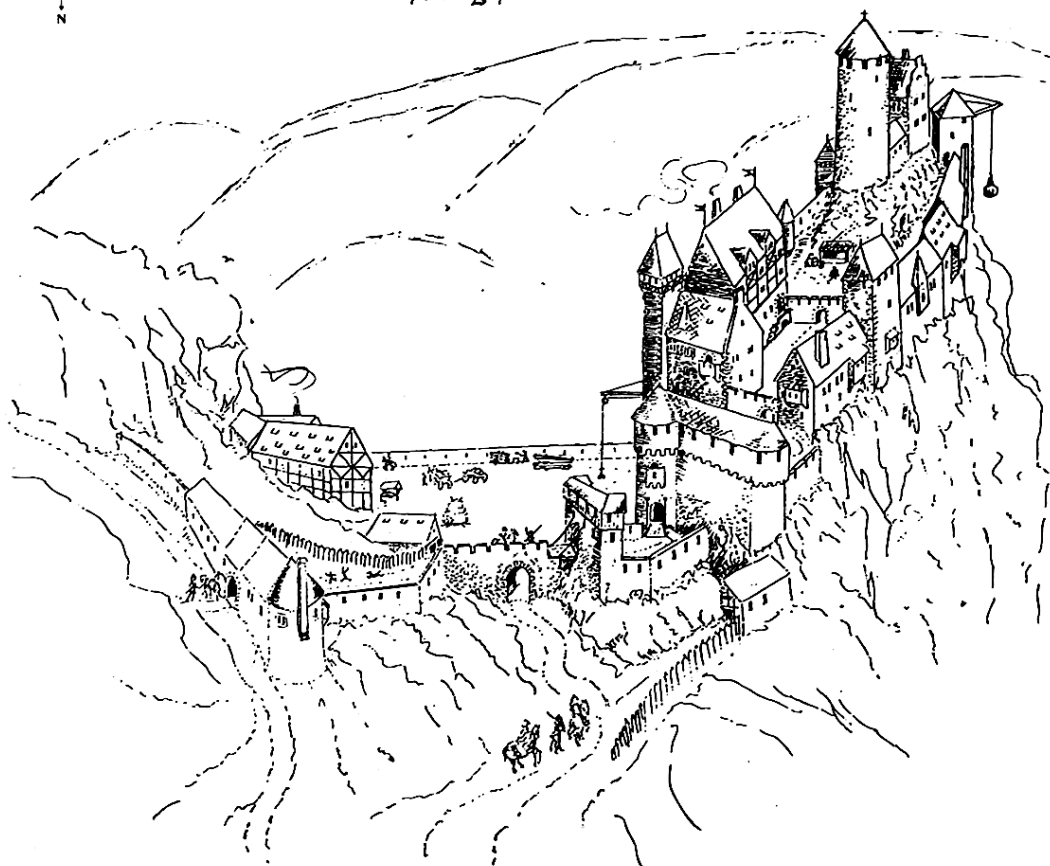
Na wpół zatarty napis na jednym z głazów.



Zidentyfikować da się także dawną bramę wjazdową na podzamcze. Dziś w jej miejscu przerzucono niewielki mostek.



Burg Bosselstein



To wszystko, co zachowało się z potężnego niegdyś zamku. Zawsze interesowało mnie, jak transportowano olbrzymie ilości materiałów budowlanych, a później także zaopatrzenia dla zamków górskich, budowanych przecież w miejscach niedostępnych. Przy ówczesnych środkach technicznych musiało być to nie lada wyzwanie. W przypadku tego zamku sprawa była prosta. Od strony miasta ściana skalna jest dokładnie pionowa, wobec tego budowę rozpoczęto od postawienia dźwigu, za pomocą którego już względnie łatwo wciągano na urwisko niezbędne materiały i zaopatrzenie.

**Obok i wyżej:
Plan oraz „widok z lotu ptaka” zamku
Bosselstein.**

Kilkaset metrów drogi i niewielka przełęcz dzieli mnie już tylko od trzeciego, najnowszego i najlepiej zachowanego zamku Oberstein, dobrze widocznego z ruin sąsiedniego Bosselstein.



„Nowy Pałac”, będący w rzeczywistości trzecim zamkiem średniowiecznym na tej górze, zbudowany został w 1320 roku, zaś w 1330 roku pojawia się pierwsza wzmianka o Domu nad Domem z Kamieni. Był on aż do 1624 roku siedzibą rodu Dhaun – Oberstein. W czasie wojny dziewięcioletniej, zwanej także wojną o Palatynat, wojska francuskie wysadziły w powietrze cztery wieże narożne zamku, a w 1855 dzieła zniszczenia dokonał pożar.

Od 1981 roku zamek jest restaurowany.

Znamienny jest fakt, że w zasadzie kres świetności niemal wszystkich zamków średniowiecznych przypada na ten sam okres – około roku 1530 następuje koniec ich budowy. Bezpośrednią przyczyną takiego stanu rzeczy był rozwój artylerii i ogólnie sztuki wojkowej. A dziedzina zajmująca się wyrządzaniem krzywdy bliźniemu swemu we wszystkich epokach rozwijała się najszybciej. Działa osiągnęły w tym okresie taką sprawność, że potężne, wysokie mury zamkowe przestały dawać obrońcom jaką-

kolwiek przewagę nad oblegającymi. Wręcz przeciwnie, stanowiły one doskonały cel dla „puszkarzy” i w zasadzie niezdobyta jeszcze kilkadziesiąt lat temu twierdza zamieniała się teraz w pułapkę dla załogi. Kolejno, później już w XVII wieku, pojawia się wynalazek naboju, zwiększający szybkostrzelność, granat artyleryjski – pocisk wypełniony prochem oraz moździerz, zdolne przerzucić granaty ponad murami.

Ultima Ratio Regum (ostatni argument królów) – taką łacińską maksymę umieszczano często na działach w XVII wieku.

Część zamków przystosowywano do użycia artylerii, jednak zazwyczaj z marnym skutkiem. Wysokie, za to stosunkowo mało masywne, mury i baszty były mało odporne na ostrzał przeciwnika, nie zapewniały także wystarczającej ilości miejsca obsłudze własnych dział. Za to były nadzwyczaj łatwym celem.

W związku z tym część zamków średniowiecznych zmieniła swój charakter, stając się pałacami, siedzibami urzędów i/lub więzieniami. Inne z kolei, porzucone, popada-

ły w ruinę, traktowane jako darmowy skład materiałów budowlanych.

Nastał czas twierdz. Także ciekawy, jednak już nie tak romantyczny. Trochę szkoda.

Niesamowite wrażenie robi znajdujący się pod samymi murami „stół rycerzy okrągłego stołu”. Widząc, że zanosi się tu na dłuższe zwiedzanie oraz że dziedziniec zamkowy wykorzystywany jest jako parking, postanawiam wrócić po motocykl. Poza tym, nie odmówię sobie wjazdu „konno” na zamek. Nie wszędzie jest to możliwe, tu najwyraźniej jednak zupełnie legalne.



Droga w dół zajmuje niewiele czasu. Przy okazji warto przyrzeć się bliżej samemu miastu. Jest ono niezwykle urokliwe, domy są okazałe – zwłaszcza jak na średniowieczne warunki. W zasadzie wszyscy rzemieślnicy w tym mieście parali się tylko jednym zawodem. Byli jubilerami. Okoliczne góry są bogate w kamienie szlachetne (a w zasadzie półszlachetne), przede wszystkim w różne odmiany kryształów kwarcu, takie jak kryształy górskie, ametysty, kwarc mleczny. Nierzadko znajdowane są także agaty. Idar-Oberstein słynie w całych Niemczech właśnie z wyrobów jubilerskich i wielu prawdziwych specjalistów w tej dziedzinie.

Oczywiście nie brakuje sklepów, gdzie można zakupić piękne okazy kamieni szlachetnych lub gotowe wyroby jubilerskie z kryształów kwarcu w cenach... Albo lepiej po prostu nie psuć sobie humoru.



Okaz z miejscowego muzeum

Nawet figura na fontannie na rynku trzyma w dłoni dorodny kryształ kwarcu.





Zamek Oberstein

Wyjeżdżam powoli na drogę główną, by po kilkuset metrach wjechać znowu w wąskie uliczki starówki. Udało mi się ustalić, że zamek Oberstein znajduje się na końcu ulicy „Schloss”, co w sumie nawet jest logiczne. Teraz zaczyna się szaleńcza jazda wąskimi i krętymi uliczkami starego miasta pod górę. Naprawdę ostro pod górę. Do tego pełno zaparkowanych w najróżniejszych miejscach samochodów. W końcu wyjeżdżam z miasta, zaczyna się poziom lasu, który także wkrótce się kończy, za chwilę także kończy się i droga...

Wyjeżdżam na półkę skalną przy jakimś zapomnianym hoteliku, a jakieś dwadzieścia metrów poniżej znajduje się zamek Oberstein. Przestrzeliłem.

Wracam tą samą drogą, którą przyjechałem. Tym razem bardzo powoli. I rzeczywiście, jest. Wąska droga żwirowa ze znakiem zakaz ruchu i dopiskiem „Anlieger frei”, czyli „nie dotyczy mieszkańców”. Jednak już nauczyłem się, że nie warto się nim zbytnio przejmować, bowiem dość często opis nie bardzo odpowiada rzeczywistości.

Tym oto sposobem wjeżdżam na dziedzińiec zamkowy. Na dźwięk silnika wychodzi z zamku mężczyzna w średnim wieku i widząc, kto przyjechał, wita mnie słowami: „Noch nicht Polen Ist verloren” (Jeszcze Polska nie zginęła). Minę musiałem mieć bardzo zdziwioną, bo człowiek się roześmiał. Spodziewałem się



wszystkiego, na przykład niezłego opieprzu za zignorowanie zakazu ruchu, ale nie aż tak miłego przywitania. Jak się okazało później, miałem przed sobą pracownika zamku, a prywatnie także motocyklistę, jubilera i myśliwego. Na wszelki wypadek upewniam się jeszcze, czy aby wolno tu wjeżdżać i parkować.

- „Oczywiście”, pada odpowiedź. „Przećcież przyjechałeś zwiedzić zamek”.
- A co z tablicą pod znakiem?
- „Trzeba będzie ją zmienić”.

Miejsc parkingowych pod dostatkiem.



A na dole kierowcy się tłoczą i bezskutecznie szukają miejsc parkingowych. Dlatego radzę od razu wjeżdżać na zamek Oberstein, gdzie można zostawić pojazd (bezpłatnie!) i spokojnie udać się na zwiedzanie. Oczywiście we wszystkim należy znać umiar i nie zostawiać samochodów na cały weekend, jak ponoć robią co poniektórzy...

Uwagę moją przykuwa geoda a może druza (jakoś nie mogę znaleźć specjalnej różnicy pomiędzy tymi określeniami, a zakurzony podręcznik geologii też nie przychodzi z pomocą) w jednym z kamieni stanowiących fragment murów zamkowych. Jest to pusta przestrzeń w skale, w której wykształciły się drobne kryształki kwarcu. Jak informuje mnie mój przewodnik, ta jest mała, pospolita i nie stanowi tu większej sensacji.

Zwiedzanie zamku jest całkowicie bezpłatne, chociaż wszelkie datki na jego utrzymanie są mile widziane. Jest to ciekawy kontrast w porównaniu do Kościoła w Skale, gdzie raptem za 10 minut zwiedzania trzeba zapłacić 2 Euro. W zamku Oberstein spędzam kilka godzin.

Widok z zamku na miasto.



Geoda, a może druza

Całkiem nieoczekiwanie okazuje się, że na zamku, w charakterze przewodnika pracuje także nasza rodaczka. Najwyraźniej pasuje Jej, że może sobie porozmawiać po polsku. Polscy turyści raczej sporadycznie zapuszczają się w te rejony.

Dzięki Niej zostałem też sowicie zaopatrzony w mapy i przewodniki po regionie. Z planowanej krótkiej wizyty w Oberste-

in zrobiła się pasjonująca wycieczka po regionie.

Oprócz wyśmienitej kawy otrzymuję także obowiązkową pamiątkę z zamku Oberstein – niewielkie, ceramiczne trójkątne naczynie, którego przeznaczenie jest dla archeologów bardzo niejasne. Jest to kopia oryginalnej ceramiki odnalezionej podczas renowacji zamku.



der Ausgrabung
Schlosshof

Teller 16/17. Jahrhundert



Tonpfaffen der fr
1080 - 1097

To, co dla archeologów jest zagadką, dla mnie i pracowników zamku jest oczywiste. Przecież to gliniany kieliszek o oryginalnym kształcie, a pasuje najlepiej do własnej roboty nalewki myśliwskiej, specjalności człowieka, który powitał mnie na dziedzińcu niemiecką wersją „Mazurka Dąbrowskiego”. Jak by nie patrzeć, jest to bardzo naukowe podejście. Nie szukajmy na siłę dziwnych wyjaśnień, najprostsze rozwiązania są zazwyczaj najlepsze.

Z oryginalnego wyposażenia zamkowego nie ostało się w zasadzie nic. Wszystko trzeba było kompletować i rekonstruować od początku. Z jednej strony szkoda, z drugiej może to i dobrze. Nie ma tutaj zakazu dotykania eksponatów, nie trzeba zakładać filcowych papci, można zasiąść przy „stole grafów”. Ba, można nawet wynająć sobie część lub cały zamek na imprezę! Przy czym cennik, jak na niemieckie warunki, jest bardzo przystępny.





**Sala Herbowa z kominkiem,
miejsce ucztowania dawnych
panów zamku.**



A w niej znajdujemy... kibelek.



Zwiedzam Salę Herbową z kominkiem, miejsce ucztowania dawnych panów zamku, a w niej znajdujemy... kibelek. Podczas uczt można było sobie zniknąć na chwilę za drzwiczkami za potrzebą. Z intymnością nie miało to chyba wiele wspólnego, za to można było nie przerywać konwersacji z pozostałymi przy stole biesiadnikami. Po załatwieniu zaś potrzeb fizjologicznych można było od razu zasiąść do stołu.

Podobna toaleta znajduje się piętro wyżej, w kuchni. Do tego „umywalka”, czyli wnęk w ścianie z otworem, którym zużyta woda wydostawała się na zewnątrz i ściekała po ścianie. Zresztą, nieczystości z wychodka także najpierw ściekały po ścianach zamkowych, a następnie spadały w dół w stronę miasta. Podejście do spraw higieny w średniowieczu było rozbrajające. Gdy przypomnę sobie Trewir z jego starożytną kanalizacją, łaźniami... Uczciwie trzeba jednak przyznać, że w zamku Oberstein widać jednak pewien postęp w tym temacie. Jest umywalka, nieczystości z toalet nie wpadają do fosy, skąd pośrednio

woda trafiała z powrotem do garnka. Choć z drugiej strony, rzut w stronę miasta to także nie jest rozwiązanie problemu.

Jakoś nie dziwi mnie, że w średniowieczu epidemie wybuchały jedna po drugiej z zaskakującą regularnością, dziesiątkując ówczesną populację.

Jednak i na to były wówczas środki zaradcze. Polegały one zazwyczaj na wypędzeniu diabła z losowo wybranej kobiety za pomocą obróbki termicznej. Na kogo wypadnie, na tego bęc. Przed ową obróbką cieplną, aby mieć pewność, że wybrano właściwą osobę, poddawano ją procesom wstępnym, czyli: łamanie, rozciąganie, przypiekanie, trucie, kłucie. Po takim traktowaniu delikwent przyznawał się w zasadzie do wszystkiego, w tym szczególnie do obcowania z bajkowymi stworami na czele.

Wtedy można było przystąpić do właściwej czynności, czyli publicznego palenia czarownicy, rzekomo odpowiedzialnej za ogólny brak podstaw higieny.

Wspomnieć przy okazji należy, że ogromne stosy, jakie znamy z filmów, należały do

rzadkości. Przecież zwykle nie chodziło o spalenie nieszczęśnika, tylko o zadanie jak największego bólu i śmierci. „Stos” składał się czasem z kilku zaledwie szczap – dla oszczędności.

Był to odpowiednik starożytnych krwawych spektakli z udziałem gladiatorów, chrześcijan i dzikich zwierząt, organizowanych przez cesarzy dla głodnej makabrycznych wrażeń gawiedzi.

Jednak średniowieczny budżet był mocno okrojony, więc użyte środki skromniejsze, a i rozmach mniejszy. Cel jednak ten sam.

Prawdziwą plagą średniowiecza były pożary. Kres zamku przyniósł właśnie pożar w 1855 roku. Od tego czasu pozostawał w ruinie, aż do rekonstrukcji w 1984 roku.

Zjazd w dół nie przedstawia żadnych trudności, chociaż hamulce mają dużo pracy. Zastanawiam się, jak poradziłyby sobie tutaj stare, bębnowe hamulce Jawy, tym bardziej, że na wspomagające hamowanie silnikiem nie mogłyby w żadnym razie liczyć. Raczej czarno to widzę.



Sama miejscowość zwana jest często „łaciłym miastem”. Nietrudno zgadnąć dlaczego. Duża część starej zabudowy to budynki w „kratkę”.

Herrstein

Na jednym z postojów spotykam grupkę niemieckich motocyklistów. Podczas krótkiej rozmowy okazuje się, że podążamy w tym samym kierunku. Od słowa do słowa przyłączam się do nich. Następne kilometry upływają mi... bardzo szybko. Moi nowi znajomi preferują styl jazdy raczej torowy, pędząc na złamanie karku po wąskich, górskich drogach, z prędkościami, które może lepiej będzie jak przemilczę, by naszym rodzimym propagandystom od bezpieczeństwa ruchu drogowego, stawiającym niemieckich kierowców jako przykład do naśladowania, nie pękło serce. Oczywiście, w takim tempie nie sposób podziwiać widoków ani odpocząć, więc na kolejnym postoju pod pierwszym lepszym pretekstem (typu: „chyba zostawiłem żelazko na gazie”) odłączam się od grupy.

Moi nowi towarzysze są nieco niepokieszeni, jednak wykazują zrozumienie powagi sytuacji. W dalszą drogę ruszam już sam, w swoim własnym tempie. Wreszcie zaczynam dostrzegać piękno krajobrazu zamiast pilnować, żeby poprzedzający mnie nie odjechał za daleko, a następny nie wjechał z kolei w zadupek.

Kolejnym przystankiem na trasie jest Herrstein, niewielkie miasteczko położone w malowniczej dolinie wśród niewysokich wzgórz. Krajobraz jest tu inny niż w Oberstein. Wzgórza są łagodne, lasy poprzecinane polami.





Białe ściany w połączeniu z regularną, ciemną kratownicą belkowania nadają miastu niepowtarzalnego uroku.



Niektóre z budynków, czy to z powodu wielokrotnych napraw, czy też remontów związanych z przebudową i zmianą przeznaczenia, zatraciły swoją regularność belkowania i z bliska przypominają już raczej budowle w stylu „bierki”.



Budynek w technice „mieszanej”

Warto wiedzieć, że budynki te wykonano w technice „szachulcowej”, a nie „muru pruskiego”. Mur pruski to drewniana konstrukcja szkieletowa wypełniana ceglanym murem. Szachulec zaś to jakby jego biedniejsza wersja; drewniany szkielet budynku wypełnia się gliną wymieszaną z sieczką, trocinami lub wiórami zarzuconą na plecionkę z witek lub trzciny. Powyżej zaś budynek w technice „mieszanej”, szachulec ze współczesnymi uzupełnieniami z muru pruskiego.

Miasteczko niewiele zmieniło się od czasów średniowiecza. Rozrosło się, jednak nieznacznie, większa część zabudowy pochodzi co najmniej z końcówki XVII wieku. Gdyby nie zaparkowane tu i ówdzie samochody, można by mieć wrażenie podróży w czasie...





Stara wieża zegarowa

Wjazdu do najstarszej części broni, tak jak przed wiekami, stara wieża zegarowa, powstała już około 1300 roku wraz z miejskimi murami obronnymi. Pierwotnie wyposażona była w most zwodzony, a bezpośrednio przy niej przepływała fosa zasilana wodą z pobliskiego strumienia.

Okolo 1600 roku starą fosę zasypano, a przed bramą wjazdową, w odpowiedzi na rozwój artylerii, wybudowano dwie masywne, niewysokie baszty dla bombard, połączone ze starą wieżą wąską szyją. Baszty nie zachowały się niestety, za to bombardy owszem.



Niemal dokładnie naprzeciwko bramy wjazdowej, wciśnięty pomiędzy miasto a wzgórze, znajdował się zamek Herrstein. Do dziś można oglądać jego mury, potężną, górującą nad miastem wieżę obserwacyjną oraz kaplicę zamkową, pełniącą funkcję kościoła miejskiego. Przy czym, co może dziwić, kaplica jest zamknięta na głucho. Przy murze

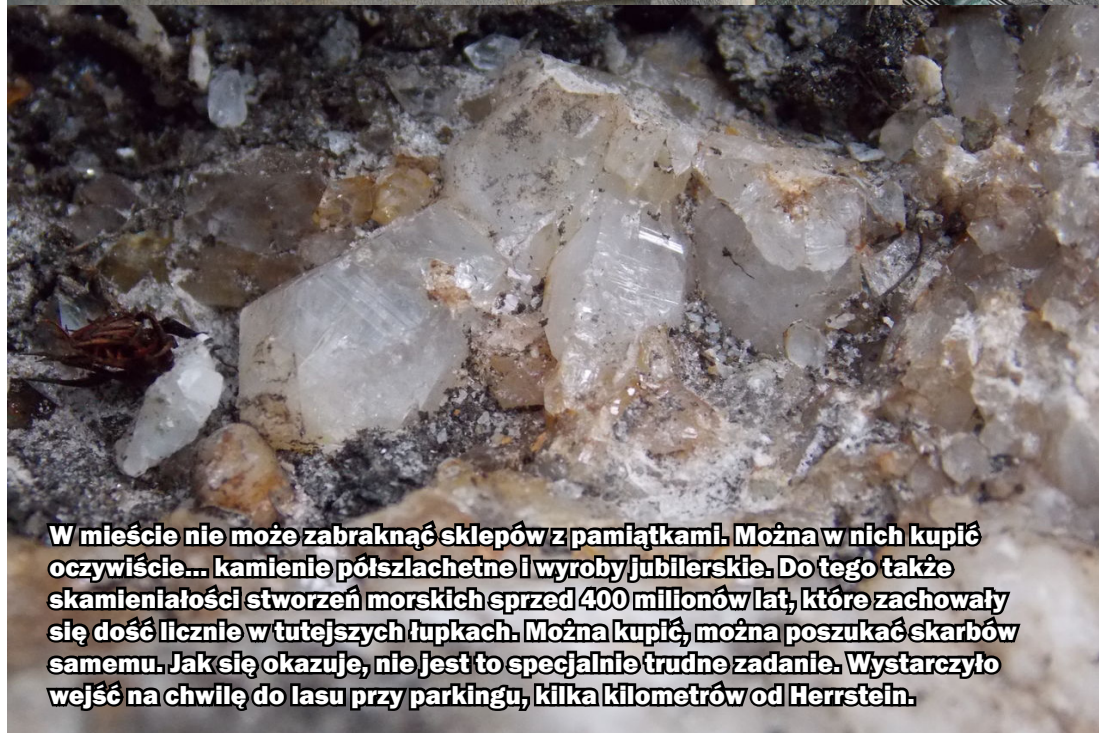


zamkowym w charakterze atrakcji turystycznej, ustawiono replikę średniowiecznego pręgierza. Stosowany był przy „lżejszych przewinieniach”, przykuty do niego skazaniec wystawiany był na ogólne pośmiewisko. Często wykonywano przy nim kary chłosty, czasem połączone z okaleczeniem. Niemal



regułą było wygnanie nieszczęśnika już po wykonaniu wyroku.

Kary średniowieczne były surowe i okrutne.



W mieście nie może zabraknąć sklepów z pamiątkami. Można w nich kupić oczywiście... kamienie półszlachetne i wyroby jubilerskie. Do tego także skamieniałości stworzeń morskich sprzed 400 milionów lat, które zachowały się dość licznie w tutejszych łupkach. Można kupić, można poszukać skarbów samemu. Jak się okazuje, nie jest to specjalnie trudne zadanie. Wystarczyło wejść na chwilę do lasu przy parkingu, kilka kilometrów od Herrstein.

Ówczesne prawo przewidywało w zasadzie tylko dwie opcje: karę „na gardle” albo „na ręce”. Więzienie jako kara w zasadzie nie istniało. Skazaniec był więziony tylko dla celów procesowych. Z celi mieszczącej się zwykle w ratuszowych piwnicach bądź rzadziej zamkowych lochach wychodziło się właściwie tylko na wolność bądź egzekucję. Przeprowadzana była ona zwykle publicznie, oficjalnie „ku przestrodze”. Jednak w rzeczywistości chodziło o... rozrywkę.

Za „cięższe przewinienia” prawo ówczesne przewidywało w zasadzie tylko karę śmierci, przeprowadzaną w sposób mniej lub bardziej bestialski. Niektóre jej sposoby związane były również z utratą czci.

Bywały jednak i kary „ośmieszające”, gdy skazaniec musiał wykonać publicznie jakieś upokarzające czynności, na przykład jeździć na osie po rynku lub nosić psa.

Przed wyjazdem postanawiam posiedzieć chwilę przy ciekawej fontannie. Ten srogi człowiek wymachujący parasolką to podobno postać autentyczna – jeden z dawnych nauczycieli w Herrstein. Mając w pamięci prawdziwą historię z Taben – Rodt, o małej uczennicy zamkniętej za karę w szopie z drewnem w zimę, o której potem zapomniano, dochodzę do wniosku że w XIX wieku nauczycielami zostawali chyba tylko ci, którzy najmniej się do tego nadawali.

Wiejskie, urokliwe dróżki doprowadzają mnie w końcu do miejscowości Kirn. Już z daleka widać potężne ruiny zamku na skale – Kirnburg. Przejeżdżając przez miasteczko dostrzegam tablicę z nazwą ulicy „Burgstrasse”, czyli prawdopodobnie prowadzącą na zamek. Wszystko na to przynajmniej wskazuje, kierunek właściwy i pnie się też ostro w górę. Kusi mnie niesamowicie. Przecież w Idar – Oberstein tak dobrze mi poszło, a ta droga wygląda podobnie.

Niewiele myśląc skręcam. Droga idzie pod górę. Bardzo stromo. Już po chwili zmuszony jestem jechać na dwójce. Jeszcze po chwili droga się zwęża, a ćwierćtonowy motocykl zaczyna sam „stawać na gumie”, mimo że jest tak wyważony, że bardzo ciężko jest zmusić go do tego. Na dodatek niemal dziewięćdziesięciokonny silnik ma wyraźne problemy z utrzymaniem się na obrotach na podjeździe. 4000 rpm, 3500 rpm, 3000... i dość. Poniżej tej wartości momentu jest za mało i aby nie zdusić silnika wciskam sprzęgło. Redukcji już nie zdążyłem zrobić, bo maszyna nie dość, że zatrzymała się w ułamku sekundy, to jeszcze natychmiast zaczyna się staczać tyłem w dół!

Odruchowo wciskam klamkę hamulca przedniego. Koło natychmiast się blokuje, a motocykl jak się staczał, tak stacza, zostawiając tylko czarną kreskę na drodze. Wciskam tylny hamulec, podpierając się już tylko lewą nogą i rozpaczliwie próbując nie przewrócić. Motocykl gwałtownie przechyla się do tyłu, mając widocznie ochotę przekoziołkować się na plecy! Kładę się gwałtownie całym ciężarem ciała na zbiorniku. Maszyna odzyskuje równowagę. Przewrócenie się na plecy na razie mi nie grozi.

Typowa pułapka na szczury. Ani do przodu, ani do tyłu.

Teraz czas na ochłonięcie i analizę sytuacji. Po oznaczeniach widzę, że musiałem przeoczyć gdzieś znaki i wjechałem na wąską ścieżkę turystyczną dla pieszych! Nachylenie stoku to pewnie ze 40 stopni albo nawet więcej, ciężko się tu idzie, a co dopiero jeździe takim kłosem. Gdyby nie asfalt, to bym odpadł już dużo wcześniej.

Jak na razie stoję w bardzo niewygodnej pozycji. Silnik pracuje na wolnych obrotach, udało się go nie zdusić. Ciągłe trzymam sprzęgło i tylny hamulec. Cały ciężar ciała i maszyny spoczywa na lewej nodze. Tym samym nie mam możliwości wrzucić biegu

jałowego. Ruszyć pod górę przy takim nachyleniu stoku to samobójstwo – już wiem, że istnieje wysokie prawdopodobieństwo, że maszyna przewróci się na plecy i zapewne pociągnie mnie ze sobą. Zresztą, co mi to da?

Jedyna możliwość to obrócenie motocykla i zjazd w dół. Gaszę silnik. Ścieżka jest ograniczona z obu stron nieco ponad metrowej wysokości kamiennymi murkami. Z jednej strony dobrze, bo jakby coś poszło nie tak to pozostanę na niej. Z drugiej strony ogranicza mi to pole manewru.

Silnik nie pracuje, więc mam dwie ręce wolne. Ściągam kask i rękawice, rozpinam kurtkę. Pot leci ze mnie strumieniami. Obrócenie motocykla brzmiało prosto, natomiast na takim spadku i na wąskiej ścieżce dla jednej osoby okazuje się być zadaniem niewykonalnym. Na dodatek każda próba powoduje, że maszyna nieubłagane zsuwa się w dół, wprost na kamienny mur. Ścieżka w zasadzie nie ma prostych odcinków. Pozostaje czekać na jakieś pomocne ręce...

Czekanie cokolwiek się przedłuża. Mijają minuty i kwadranse, a nikogo nie widać. Mięśnie zaczynają cierpnąć. Co gorsza, muszę wciąż podtrzymywać motocykl i pilnować, aby się nie sturlał w dół, bo rozbitcie go to żadne rozwiązanie. Co wtedy zrobić?

A więc pora na plan „B”. Jakieś dwadzieścia metrów niżej jest mała przerwa w murze po prawej stronie. Trzeba po prostu tam wturlać maszynę tyłem i ustawić motocykl prostopadłe do ścieżki. A potem pozostaje już tylko odpalić i zjechać w dół. Genialne w swej prostocie!

Z pomocą przychodzi mi zgaszony silnik, pozostawiony ciągle na drugim biegu. Teraz mogę zsiść z maszyny, a i tak mam dwa hamulce. Nie grozi też już przewrócenie się motocykla na plecy.

Pokonanie tych dwudziestu metrów w dół zajmuje mi dobre pół godziny. Centymetr po centymetrze, posługując się w zasadzie tylko sprzęgłem, bo przedni hamulec okazał się na tym spadku niemal zupełnie bezużyteczny, udaje mi się dopełznąć w końcu do bezpiecznej zatoczki. Kilka razy niezbędne okazało się nadrzucanie tyłu motocykla, szarpiąc prawą ręką za uchwyty pasażera, gdy już niemal zaczynał opierać się tłumikiem i kierunkowskazem o mur. Parę razy nadludzkim wysiłkiem udało się też urato-

wać przed katastrofą, kiedy koła zaczynały się ślizgać na liściach zalegających na ścieżce... Strach potęguje siłę...

Nie do końca udało mi się ustawić motocykl tak jak planowałem, oplakując więc smarzone sprzęgło ruszam po skosie nieco w górę, a potem maksymalnie w lewo i na dół, mieszcząc się na styk na ścieżce... Teraz dopiero jadąc w dół, z nosem niemal nad przednim kołem, widzę, gdzie to ja chciałem wjechać tym motocyklem... Pewnie Tomek Błazusiak udowodniłby mi, że owszem, da się wjechać tam nawet Goldwingiem, ale Jego umiejętności są tak odległe od moich, jak dwa przeciwległe ramiona galaktyki... Tam niby chciałem wjechać...

Z drugiej strony jestem i tak z siebie dumny, że dojechałem tak wysoko. Z tej przygody nauczka jest taka, aby najpierw zrobić rekonesans i sprawdzić, gdzie ma się zamiar wjechać. Okazuje się, że nic to nie znaczy, że ścieżka jest wyasfaltowana. Niemcy, jak się okazuje, asfaltują szlaki piesze bardzo chętnie, a potrafią to zrobić nawet na pionowej ścianie.

Jest już późne popołudnie. Nawigacja prowadzi mnie teraz przez bardzo malownicze góry. Z prawej strony wąska szosa ograniczona jest przez górski potok, płynący jakiś metr poniżej jej poziomu. Z lewej z kolei mamy góry z przepięknymi osypiskami łupków. Te skalne okruchy wyglądają w świetle zachodzącego słońca jakby były zrobione z dobrze naoliwionej stali. Szosę od osypiska oddziela niewysoki mur zbudowany właśnie z łupków. Widoki bajeczne. Ruch niemal żaden. Droga łagodnie lawiruje wśród gór. Same zakręty. Praktycznie nie ma odcinków prostych. Lewy, prawy, znów lewy. Wszystkie łagodne, aczkolwiek z jedną wadą – nie widać zupełnie, co znajduje się za kolejnym.

Tempo trzymam niespieszne, wahające się pomiędzy 80-90 km/h, po części z niepewności, co znajduje się za kolejnym zakrętem, po części zaś z powodu komputerka pokładowego, który wyświetla na swoim ekranie informację o niemal pustym zbiorniku paliwa. Niby jeszcze benzyna jest, ale już człowiek zaczyna się martwić. W Jawie jest to chyba jednak lepiej rozwiązane. Jak jedzie, to znaczy że paliwo jest i nie ma powodów do zmartwień. Jak zaczyna się krztusić, to wtedy przełącza się na rezerwę i jest to sygnał, aby zacząć już powoli się stresować. A tu – niby do rezerwy jeszcze czas, ale jak



widzę informację, ile benzyny jeszcze zostało, to już zaczynam się martwić.

Kilkanaście kilometrów dalej góry stają się niższe. Porasta je gęsty las. Szosa nadal lawiruje wśród gór, drogowcy widać starali się zbudować ją w miarę możliwości na jednym poziomie. Jednak widoczność drogi za zakrętami spada jeszcze bardziej. Narzucam sobie tryb jazdy „emeryt mode”, wskazówka prędkościomierza oscyluje w granicach 70-75 km/h i jest to w zasadzie dolna granica przydatności piątego biegu. Mam przy tym taką nadzieję, że tempo osuszania baku z benzyny jeszcze bardziej spadnie.

Motocykl łagodnie prostuje się podczas wychodzenia z prawego zakrętu. Przede mną jakieś sto metrów prostej i lewy zakręt.

W pierwszej chwili nie zauważam, że przed zakrętem stoi na światłach awaryjnych zielony Volkswagen – tak wtopił się w ogólną zieleń lasu. W moim kierunku biegnie młody człowiek w jasnej koszuli i machając rękoma daje znak do zatrzymania się. Błyskawicznie wciskam hamulce, szybkie redukcje biegów i zatrzymuję się za samochodem. Wyłączam

silnik, zostawiając włączone światła i biegnę zobaczyć co się stało. W zasadzie już wiem, że to wypadek.

Na środku łuku drogi, wśród połamanych gałęzi, rozrzuconej ziemi i trawy oraz pokruszonych kawałków betonu z krawężników, leżą dwa strzaskane motocykle. Kurz właśnie powoli opada. Jeden z motocyklistów, mężczyzna może w moim wieku właśnie podnosi się o własnych siłach z jezdni. Podbiega do niego chłopak, prosi, żeby się nie ruszał, lecz ten mówi, że nic mu nie jest. Wszyscy podbiegają do drugiej ofiary wypadku, leżącej kilka kroków od pachnącej jeszcze nowością Yamahy. Krój kombinezonu zdradza, że to dziewczyna. Nie rusza się. Leży na lewym boku, lewa ręka wykrzywiona do tyłu w nienaturalnej pozycji – już widać, że złamana. Prawa zresztą nie wygląda chyba lepiej. Pasażerka jednego z samochodów delikatnie otwiera szybką kasku. Dociera do nas cichy płacz i powtarzane w kółko przez motocyklistkę „tut weh, tut weh, tut weh”... (boli, boli, boli...).

- Was tut weh? (co boli?)

- Der Arm. (ręka)

-Welche? (która?)

-(po krótkiej chwili) – Beide. (obie)

Kamień z serca. Jest przytomna, jest z nią kontakt. Pasażerki samochodów pozostają przy niej, próbując podtrzymać kontakt. Wyłączam zapłon w rozbitych motocyklach. Ktoś przez telefon wzywa karetkę, straż pożarną i policję. Chwilę później, z uwagi na wyciek paliwa i oleju, decydujemy się usunąć z drogi jeden z rozbitych motocykli. Leży zbyt blisko motocyklistki, której, ze względu na nieznany stan zdrowia, nie wolno ruszać. Niby do przyjazdu policji nie powinno się usuwać pojazdów uczestniczących w wypadku, w którym są ofiary, jednak w tym przypadku okazało się to konieczne.

Kilkadziesiąt minut później jeden pas szosy jest odblokowany. Można ruszać w dalszą drogę. Przejeżdżam powoli obok miejsca wypadku. Srebrnoszara Yamaha wciąż leży strzaskana na prawym boku w tym samym miejscu. Nieopodal stoi koślawo na bocznej stopce ze zgiętą ramą i zmiażdżonym przednim zawieszeniem drugi z motocykli uczestniczących w zdarzeniu, ten który usunęliśmy. Z potrzaskanej czachy zwisają smętnie na kablach dwa reflektory, o ironio – całe. Po wypadku, dopóki nie wyłączyłem zapłonu, nadal świeciły.

Pół godziny później, przed samym wjazdem na autostradę znajduję stację benzynową. Tankuję do pełna. Przy kasie silę się na uśmiech, odpowiadając miłej kasjerce na życzenia „Schönen Tag” (dosłownie „Pięknego Dnia”) i „Gute Fahrt” („Dobrej Jazdy”). Nie wiem, czy wyszło mi to przekonująco. Wsiadam na swój stary, wysłużony motocykl. Powoli zapinam kask, zakładam rękawice. Przekręcam kluczyk w stacyjce. Znajome kontrolki zapalają się, mrugając figlarnie. Ożywa ekranik komputerka na baku, informując, że zbiornik jest pełen, a przed jazdą powinienem jeszcze złożyć stopkę boczną. Naciskam starter, lekko dodaję gazu. Silnik zaskakuje natychmiast, swoim zachrypłym bulgotem zagłuszając zagnieżdżony gdzieś pod czaszką cichy kobiecy szloch i powtarzane ciągle „tut weh, tut weh, tut weh...”

 **Hubert Pawłowski**

Cieszyński Rajd Motocykli Zabytkowych



autor: Dominik „SKURA” Kamiński

Jak mawiają: „Kto nie ryzykuje, ten nie żyje”.

Stuki na wale pojawiły się już wtedy, gdy jechaliśmy do Horyńca. Z czasem nasiliły się na tyle, że zaczęły zagłuszać mój wydech, ale że wiara czyni cuda – mój Royal ciągle cudem jeździł...

Tyle że cuda też mają swój kres – a tu zapowiada się piękny weekend: w sobotę miałem zawitać do Remiksa, zbierając materiał do artykułu o jego muzeum motocykli „Rdzawe diamenty” w Ustroniu, a w niedzielę razem z Jackiem zaplanowaliśmy start w Rajdzie Motocykli Zabytkowych w Cieszynie, organizowanym przez Sekcję Pojazdów Zabytkowych „Klamot”.

Utarła się – i słusznie zresztą – opinia, iż rajdy weteranów w większości dedykuje się bohaterom narodowym. Tym razem patronem był płk Gwido Karol Langer – postać bardzo barwna i na zawsze związana z największą tajemnicą II wojny światowej: szyfrem „Enigma”. Urodził się w Żylinie na Słowacji, był słuchaczem Terezańskiej Akademii Wojskowej w Wiener Neustadt. W czasie I wojny światowej był oficerem 16. Pułku Piechoty Landwehry, przebywał w rosyjskiej niewoli. Następnie służył w 5. Dywizji Syberyjskiej. Kilkukrotnie ranny, dwukrotnie trafił do niewoli, z której udało mu się zbiec. Po ucieczce z sowieckiego obozu jenieckiego wrócił do służby w Wojsku Polskim. W 1930 roku został przeniesiony do Oddziału II

Sztapu Głównego, w którym objął stanowisko kierownika Referatu Radiowywiadu. Na podpułkownika awansował ze starszeństwem 1 stycznia 1931 roku w korpusie oficerów piechoty. W tym samym roku został kierownikiem Biura Szyfrów.

W 1932 roku pod jego kierownictwem kryptolodzy: Marian Rejewski, Jerzy Różycki i Henryk Zygalski złamali szyfry niemieckiej Enigmy. W lipcu 1939 roku przekazał dane na temat kodów Enigmy aliancom, dzięki czemu uzyskali narzędzie, które w istotny sposób przyczyniło się do ich zwycięstwa w II wojnie światowej. Po kampanii wrześniowej w 1939 roku kierował ekipą kryptologów we Francji, a po kapitulacji państwa francuskiego podjął współpracę z wywiadem brytyjskim w „wolnej strefie”. Po zajęciu „wolnej strefy” przez Niemców podjął w marcu 1943 roku próbę przedostania się do Hiszpanii, ale został aresztowany w pobliżu Perpignan, razem z zastępcą mjr. Maksymilianem Ciężkim. Aresztowanie było wynikiem zdrady przewodnika, który miał przeprowadzić Polaków przez Pireneje. Do końca wojny więziony w Niemczech, w więzieniu zaprzeczył złamaniu szyfrów Enigmy, dowodząc, że jest to niemożliwe od czasu wprowadzenia zmian w jej mechanizmie w 1938 roku, co uniemożliwiło Niemcom zmianę systemu szyfrującego. Po zakończeniu wojny wyjechał do Londynu, gdzie rozpoczął pracę dla polskiego radiowywiadu w Kinross. W 1947 roku przeniesiony do rezerwy. Zmarł 30 marca 1948 roku w nędzy w hotelu w Kinross i został pochowany w nie oznakowanym grobie

na cmentarzu w Wellshill koło Perth. 1 grudnia 2010 roku jego prochy ekshumowano i pochowano 10 grudnia na Cmentarzu Komunalnym w rodzinnym Cieszynie.

Z ekipą „Klamotu” zdążyliśmy się zaprzyjaźnić w sierpniu tego roku podczas I Beskidzkiego Rajdu Pojazdów Zabytkowych w Istebnej, więc żal nie jechać. Biorąc pod uwagę wszystkie plusy i minusy, zapakowałem swoje szanowne cztery litery i w drogę. Sobota okazała się ciepła i słoneczna, toteż do Ustronia dotarłem szczęśliwie i spędziwszy wspaniały wieczór w progach „Rdzawych Diamentów” – rankiem, „lekko zmęczony”, ruszyłem w rytm stukającego wału do Cieszyna.

Na starcie czekał już na mnie Jacek – „Capo di tutti capi” Klubu Royal Enfield Poland. Po zapisach na listy startowe „tradycyjnie” już podeszła do nas jedna z sędzin z informacją, że źle wypełniliśmy zgłoszenie... He, he, he – uśmiech pojawił się na naszych twarzach, bo wiedzieliśmy o co chodzi – jak zwykle rok produkcji: mój 2002, Jacka 2001! No cóż, mało kto wie – a już najmniej sędziowie – iż nasze Royale są dopuszczone do takich rajdów z racji archaicznej budowy silnika, no bo jaka jeszcze firma buduje motocykle mające zamiast oleju smar stały w skrzyni biegów?! Ponieważ rajd odbywał się – jak to ładnie napisano na emblemacie Jackowego Royała – w Księstwie Cieszyńskim, zdałem się na jego znajomość topografii. Ruszyliśmy wspólnie w towarzystwie jednego Junaka i paru Harley’ów. Chyba



po raz pierwszy byłem tak zadowolony z kiepskiej pogody – na szczęście nie padało, ale było dość chłodno – co najwyraźniej działało jak balsam na mój zdychający silnik. Przez 60 km trasa wiała się bocznymi drózkami, odsłaniając przepięknie widoki, przerywane krótkimi przystankami na punktach kontrolnych. Tu czekały na nas zadania (z historii motoryzacji, ruchu drogowego oraz pierwszej pomocy), no i żeby nie było za łatwo – sprawdzono naszą zręczność w zakresie rozwiązywania szyfrogramów, wyczucia ciężaru przy odważaniu śrub, wbijania gwoździ na czas czy też rzucania lotkami. Tak czy siak, do mety szczęśliwie dotarłem w jednym kawałku.

Po małym „co nieco” ogłoszono wyniki, i w tym momencie powinien się rozlec głośny chóralny okrzyk: Wiwat, wiwat, hurra, hurra, niech nam żyje dzielny „SKURA”! – bo okazało się, iż zająłem 9. miejsce... Jak mawiał Onufry Zagłoba: Jam to, nie chwając się, uczynił.

Jeśli ktoś sądził, że to koniec – był w błędzie – dopiero teraz pocziwie „staruszki” dawały popisy: jazdy na uślizgu z bocznym wózkiem w powietrzu i koronnej dyscyplinie – jeździe wolnej na czas.

No i na tym można byłoby zakończyć, tyle że... Zadowolony z dziewiątego miejsca oraz wyróżnienia za najdłuższą przejechaną trasę ruszyłem w towarzystwie BSA i Jawy 250 do domu. Z szybkością światła mknęliśmy dwupasmówką, gdy ...

Nagle – gwizd!

Nagle – świst!

Para – buch!

No a dalej to już inaczej się zgoła potoczyło, niż w wierszu Tuwima: koła stanęły – jednym słowem leżę i kwiczę. Chłopaki, z którymi jechałem, nie są w stanie nic zdziałać; Jacek zapewne do domu jeszcze nie dotarł. Średnio mając komu zawrócić głowę, prawie pogodziwszy się z myślą, że pewnie będę nocował w przydrożnym rowie – zadzwoniłem do organizatora i jednocześnie szefa Klubu Klamot – również Jacka (widać, że Jacki to równe chłopaki). Wyłuszczywszy mu swoją sytuację telefonicznie, usiadłem przy motocyklu.





A long, long time – czyli 40 minut później.

Auto powoli zjechało, ciągnąc za sobą przyczepkę – wychodzący z niego Jacek wyciągnął na powitanie rękę: „Dawno się nie widzieliśmy, autobus z Bielska masz o 20.00, motor zabiorę do siebie i w przyszłym tygodniu Ci go podrzucę”. O 23.00 byłem już w domu, a ostatnie godziny wspominałem z przyjemnością.

Niniejszy artykuł dedykuję Klubowi Klamot oraz Jackowi z wyrazami wielkiej wdzięczności i szacunku za bezinteresowną pomoc. DZIĘKUJĘ!

W rajdzie wystartowało i ukończyło go 35 motocykli:

- angielskie 3 szt. (Royal Enfield, BSA)
- amerykańskie 6 szt. (H-D, Indian)
- czeskosłowackie 4 szt. (Jawa, CZ)
- japońskie 4 szt. (Honda)
- niemieckie 4 szt. (AWO, BMW, IFA, MZ)
- polskie 4 szt. (Junak, SHL, WSK)
- rosyjskie 9 szt. (Dniepr, K-750, MW-750, M-72, Ural)
- włoskie 1 szt. (Gillera)

Tekst i zdjęcia:

Dominik „SKURA” Kamiński

Redagowała Dominika Gratkowska

www.ks-debnicki.pl

www.royal-enfield.pl

Materiały zaczerpnięte z <http://pl.wikipedia.org>



ROCK'N'ROLLOWA KAPELA NA KAŻDY ZŁOT



NAJNOWSZY ALBUM

DO NABYCIA OD 15 KWIETNIA 2013

www.monstrum.pl

NA CO KOMU KUPA ZŁOMU?



autor: Zbigniew Zduński

Im jestem starszy, tym mocniej dostrzegam piękno tego świata. Wraz z upływem czasu coraz bardziej doceniam małe radości, jakie możemy umiejętnie czerpać z życia. Zachód słońca, smak kawy o poranku, czy uśmiech dziecka - wszystko to sprawia, że człowiekowi jakoś łatwiej się żyje. Ale oprócz tego, jest jeszcze coś, dzięki czemu możemy czerpać z życia kolejny zastrzyk pozytywnych emocji. Większość ludzi ma coś, co jest dla niego światłem, małym kondensatorem skupiającym magiczny krąg szczęścia. To nasze pasje, zainteresowania. To odbicia naszej duszy, wyznacznik tego, w jakich barwach postrzegamy świat.

Niestety, na złość dzisiejszym specom i „fachowcom” głównie od marketingu, jestem zwolennikiem starej motoryzacji. Tej prawdziwej, tworzonej z pasją i sercem włożonym przez twórców w każdą śrubę, w każdy kawałek metalu. Potrafię docenić ukryte piękno, drzemące w wiekowych dziś maszynach. Lubię stare motocykle, proste, niezniszczalne konstrukcje, które w przeciwieństwie do dzisiejszych „produktów”, z najwyższych „cenowych półek” – nie muszą wszystkiego mieć. Jeśli damy na to, pięćdziesiąt lat temu, taki motocykl potrafił swojemu jeźdźcowi dostarczyć masę radości, to nikt mi nie powie, że dziś musi być inaczej. Mam tak, że bardziej działa na mnie zapach benzyny,

brzmienie mocnego rocka i blask ogniska, niż świata kolorofonów i plastikowy pseudo-swiat.

Wiem, że w wielu miejscach, po wielu szopach, czy stodołach stoją poukrywane, zaniedbane dziś stare motocykle. Upływ czasu nieuchronnie odciska swe piętno, bezlitosna rdza powoli odbiera motocyklom ostatnie tchnienie. Wiem również, że zazwyczaj jeśli już ktoś bierze się za odnawianie klasyka, to najczęściej są to maszyny, ogólnie postrzegane jako te prestiżowe. Takie, jakie będą wzbudzały zachwyt na zlotach, czy wystawach. Takie, by z każdej strony leciały „achy” i „ochy”. A te powszechnie uznane za „pospolite”,



powoli czekają na swój koniec, gdy ktoś w końcu wywiezie je na złom. Czemu o tym piszę? Bo te zapomniane dziś maszyny, porzucone na pastwę losu – właśnie te zapomniane dziś marzenia, kiedyś były rzeczywistą tęsknotą naszych ojców, czy dziadków. Polskie motocykle warte są tego, by ostatnim wysiłkiem przywrócić im dawny blask i tchnąć w nie ponownie iskrę życia. Ktoś może powiedzieć, że to zwykła SHL-ka, WSK-a, czy WFM-ka. A to przecież część naszej historii, część naszej kultury, naszego dziedzictwa. Dawniej, gdy zza żelaznej kurtyny ciężko było dostać jakąkolwiek maszynę spoza Wschodu, a każdy wiejący z innej strony wiatr był największym złem, to właśnie te motocykle były wyznacznikiem wolności. To właśnie te motory woziły nasze matki na zabawy, tymi motocyklami ojcowie pokonywali kilometry z wiatrem we włosach i słońcem na twarzy. W deszczu, czasem śniegu. A czasem również pchając, bo zwyczajnie jechać się... nie dało. Gdyby tylko wiedzieli, że po kilkudziesięciu la-

tach będzie się na te maszyny patrzyło bez cienia współczucia, traktując jak niechciany mebel, zagracający tylko miejsce...

U mojego teścia czeka na swe drugie życie SHL-ka z 1963 roku. Postawiona pod wiatą ponad trzydzieści lat temu, gdy okazało się, że moja teściowa jest w stanie błogosławionym. Motocykl sprawny, w 100 % w oryginale, z pełną dokumentacją. Kiedy patrzę na niego, nie widzę rdzy. Nie widzę obdartej, zniszczonego siedzenia. Nie widzę sparciatych wężyków, ani ogromnego syfu na dnie baku. W mych oczach odbija się blask czarnego lakieru, srebrnych boków zbiornika paliwa. Widzę, jak motocykl spogląda na mnie okiem swego reflektora, jak patrzy na mnie smutno, z nadzieją na drugą szansę. I już czuję to, co kiedyś, dawno temu mój teść czuł, dosiadając tej maszyny.

Szanujmy klasyki, bo czas nieuchronnie gna nas do przodu. Jeśli już teraz,

nie zadbamy o nasze skarby motoryzacji, to w niedługim czasie naprawdę zostaną zapomnianym marzeniem. Te pospolite, niepotrzebne i zakurzone maszyny staną się znów obiektem pożądania, bo zwyczajnie ich ...nie będzie. Nie skazujmy ich na taki los. Naprawdę warte są ocalenia.

Zbigniew Zduński

Witam serdecznie,

Nazywam się Leszek Luty i od kilkunastu lat gromadzę materiały do założonego przeze mnie Motocyklowego Archiwum Jarosławia. Jest to kawał chwalebnej, choć zapomnianej historii mojego miasta. "Uwizualnieniem" mojej pracy jest strona www.motoarchiwumjaroslavia.pl (serdecznie zapraszam).

Nieskromnie uważam moje Archiwum za wyjątkowe i chciałbym "zasiać" ideą tworzenia podobnych Archiwów ludzi w całej Polsce. W każdym mieście znajdzie się przecież jakiś zapaleniec gotowy poszperać, potropić i zebrać do kupy ciekawą historię. Stąd prośba: napiszcie na swoich łamach o moim Archiwum i pomóżcie mi "zarazić" tą ideą młodych pasjonatów motoryzacji w naszym kraju. Uważam że w ten sposób wypłynie wiele ciekawych, niepublikowanych materiałów, a wiele zostanie uratowanych przed zniszczeniem i zapomnieniem.

Z nadzieją na współpracę

pozdrawiam

Leszek Luty

Motocyklowe Archiwum Jarosławia



IV TARGI MOTOCYKLOWE

WROCŁAW **MOTORCYCLESHOW**

15-16 MARCA 2014
HALA STULECIA

WMS.INFO.PL

PATRONI MEDIALNI:



OGRANIZATORZY:





INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ



Zespół Szkół
Elektronicznych
w Lublinie

Instytut Pamięci Narodowej
Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu
Oddział w Lublinie

oraz

Zespół Szkół Elektronicznych w Lublinie



mają zaszczyt zaprosić na sesję popularnonaukową

SPORT W PRL

27 lutego 2014 r. (czwartek)
godz. 10.00

Zespół Szkół Elektronicznych w Lublinie
ul. Wojciechowska 38, Lublin

PROGRAM:

10.00 Otwarcie sesji

10.10 – 10.30 Justyna Dudek (IPN Lublin), *Kobieta w sporcie*

10.30 – 10.50 dr Andrzej Kaproń (XXIII LO w Lublinie), „Jadą jadą goście...! Wydarzenia sportowe na Lubelszczyźnie z udziałem zagranicznych zawodników (1945-1989)

10.50 – 11.10 Grzegorz Doroba, *Marzenia, sukcesy, porażki zawodników Avii Świdnik na tle sportu motocyklowego w PRL*

11.10 – 11.30 przerwa

11.30 – 11.50 Paweł Markiewicz (UMCS), *Kasperek – nazwisko z lubelskich przestworzy*

11.50 – 12.10 dr Marcin Kruszyński (IPN, Lublin), „Jak państwo widziecie nic nie widać w tej mgle” czyli parę słów o komentarzu sportowym

Prowadzenie: dr Tomasz Osiński (IPN, Lublin)

Podczas konferencji odbędzie się prezentacja zabytkowego motocykla oraz trofeów sportowych

PATRONAT MEDIALNY:



Fotografia z archiwum: Grzegorza Doroby

Chustka

Dedykowane tym, którzy stracili...

autor: Daniel Pałyga

Wiatr zawiewał wonią jesiennego lasu, szumiąc przesuwanymi po bruku podjazdu liśćmi klonu, zezłoconymi od minionego letniego słońca. Mocniejszy powiew co raz zmuszał ją do szczelniejszego okrycia zziębniętych ramion wełnianym swetrem. Poprawiała go, choć w głębi serca pragnęła, żeby to On stanął za nią i swoimi wielkimi dłońmi, nasunął go, całując jej szyję i otulił swoim ciepłem.

Ale to marzenie, które nie może się spełnić.

Pełna nostalgii i smutku ze wzrokiem wbitym w kawałek czerwonego materiału siedziała na stopniu schodów swojego domu czekając na jakiś nienaturalny, podszyty romantyzmem moment.

Ta chusta....

Czerwona szmatka z wytartym, wypłowiałym ozdobnym wzorem i logiem Dżemu, przesycona wspólnymi wspomnieniami, uczuciami które Rysiek wyśpiewał frazą: w życiu piękne są tylko chwile.

Ich chwile...

Co wieczór ścisnęła tę chustę w swoich drobnych, chłodnych dłoniach i ze łzami w oczach upajała się ciepłem wibrujących w sercu wspomnień. Od czasu do czasu podnosiła wzrok i spoglądała przed siebie. W zakręt, z którego zawsze wyłaniało się żółtawe światelko, a zaraz potem dudnił wydech Akrapovica, wynosząc delikatnie pochylonego na wewnętrznej winkła jeźdźca, który już kilkanaście sekund później, z gracją wyhamowywał zadziorną i ostrą jak skorpion maszynę pod obrośniętą bluszczem furtką jej domu. Spoglądała w wirujące po asfaltowej toni liście z nadzieją, że w zakręcie znów niespodziewanie błysnie wracając do niej, jej światelko życia.

Zawsze, gdy widziała jak wyłania się zza zakrętu w głębi serca czuła jak jej mężczyzna, widząc ją, czekającą na tym stopniu, uśmiecha się zawadiacko pod kaskiem, jak pod tą chustą, którą ona teraz ma w ręku, kącik jego ust wędruje ku górze ukazując delikatny dołeczek na prawym policzku. Ta chusta pachniała jego uśmiechem. Teraz też podniosła głowę z tą nadzieją. Ale na zakręcie nie wzbijał kurzu pędzący motocykl a wiatr, nie wyskakiwało z niego pojedyncze światelko nadziei a błyszczał czarny, mroczny asfalt, między drzewami nie dudnił basowy tętent silnika, a cisza delikatnie poruszanych gałęzi, kołysząca niemrawo liśćmi.

Tak długo jak go nie ma.

Pamięta ich ostatnią rozmowę.

Teraz jej żałuje.

Może zbyt wiele złych słów wypowiedziała, może za krótkim wzrokiem spoglądała na ich związek?

Pamięta, to jak wczoraj.

Wtedy mówiła różne rzeczy nie myśląc, że może go już więcej nie zobaczyć.

Bo przecież to nie mogło się wydarzyć, jego nie mogło zabraknąć.

On zawsze był, zawsze wracał i wybaczał wszystko, wierzyła że i tym razem strawi w sobie jej niepewności i jej nie opuści.

Ale los chciał inaczej.

Tak się stało.

Chusta trzepotała na wietrze wyrzucając spomiędzy zakamarków i zawijasów swego wzoru ostatnie minuty, sekundy i мгніния okiem ich spotkania.

Znów wracała wspomnieniami do tamtych chwil.

Tak opanowany, choć jakby podszyty dziwnym nerwowym spokojem wysłuchał jej słów, milcząco przyjął je, i ją przytulił. Nie wie dlaczego to zrobił, przecież po tych słowach jej się to nie należało, nawet tego nie chciała. Głęboko spojrzał na nią pozbawionym nadziei, pełnym gorzkiego zawiedzenia wzrokiem.

Te spojrzenie teraz ją tak boli a wtedy upajała się rozkoszą bólu jaki mu zadała.

Delikatnym muśnięciem ust dotknął jej policzka, trącił opuszkami palców zwisający kosmyk włosów, przesunął palcami po policzku zakładając go za ucho. Na chwilę przytrzymał palce na małżowinie jej ucha. Trącił srebrny kolczyk połyskujący orientalnym zdobieniem.

Poczuła na sobie dreszcz cienia tego dotyku. Dotyku wyłoniętego ze wspomnień.

Nie myślała że odjedzie.

Wtedy wyszeptał do jej ucha niezrozumiałe słowa: ave, atque vale, mea amicissima... i odszedł.

Tak po prostu.

Dziś już wie co znaczą te słowa...

Łzy popłynęły po jedwabiu ciemnej cery jej policzka, spadając na chustę...

Pamięta jak jej ją dał.

Jak zapłakana wtulała się w jego ramię a on czule ją przytulał gładząc jej włosy, szepcząc do ucha płomienne wyznanie, zapewnienie wiecznej miłości. Wtedy ona wyjeżdżała, na tak długo, nie wyobrażała sobie życia bez niego, chciała go mieć blisko siebie, gdyby mogła zamknęłaby go w jakimś magicznym pudełeczku. Wyczuł, że tęskni za nim mimo tego, że on ją teraz obejmuje, że smutek zatruwa jej strwożone serce, które on chciał osłonić przed mroźnym, klującym poczuciem tęsknoty.

Wsunął jej wtedy w dłoń tę chustę.

Chustę, która pachniała motocyklem, olejem, spalonym paliwem, przejechanymi kilometrami, zapachem każdego dnia, w którym zsiadał z motocykla na podjeździe i uśmiechał się na jej widok. Bandanka była jego oddechem, jego słowami, zapachem i ostrym zarostem jego twarzy. Wolnością która tykał w dziwnej mieszance adrenaliny i wiatru.

Tylko tyle mógł jej wtedy dać, by miała go przy sobie na zawsze...

Teraz go straciła...

Została tylko wypłowiała zniszczona chusta. Kawałek tandetnego materiału, który napełniony wspomnieniem stawał się artefaktem utraconej miłości.

Chusta była dla niej kawałkiem jego silnego ramienia, do którego się przytulała.

W końcu czasami wokół niego przewijały te bandankę, pod którą skrywał się prawdziwy on a nie bezimienny twardy motocyklista.

Uwielbiała tę sprzeczność, silnego, wyzwolonego, buntowniczego wizerunku motocyklisty z jego prawdziwym troskliwym i delikatnym obliczem romantyka.

Otarła łzę spływającą po policzku, kolejne bolesne wspomnienie.

Przecież kiedyś to on własnymi ustami wyłapywał jej łzy zanim zdążyły zarysować się cierpieniem na jej twarzy.

Wspomniała...

Jak wziął kask i wyszedł.

Ostatni raz...

Spojrzał w progu na nią, nic nie mówiła, nie próbowała złapać za rękę, choć coś dziwnego kazało jej nie pozwolić mu wyjść. Nie posłuchała wewnętrznego kobiecego instynktu. Wbiła wzrok w podłogę, kątem oka pełnego jakiegoś wstydu i lekko rysowanego i tłumionego poczucia błędu zerknęła na niego.

A on spojrzał na tę chustę leżącą na szafce pod lustrem. Nie wziął jej, choć mógł sięgnąć i zabrać ostatnią cząstkę siebie jaką miała. Tylko uśmiechnął się goryczą smutku.

Wyszedł...

Słyszała jak ciężkie motocyklowe buty uderzały o beton stopni schodów, jak na kilka sekund dźwięk się zawiesił oznajmiając jej że się zatrzymał i czeka aż drzwi się uchylą i stanie w nich ona. Zapłakana, rozmazana ale ona. Zdecydowana na niego.

A może się zawahał?

Ale nie wykorzystała tych sekund.

Teraz tego żałuje.

Ruszył dalej, zostawiając po sobie tylko szumiące echem uderzenia podeszew.

Chwilę później zrozumiała, chciała za nim biec złapać go, ale miała wrażenie że nie zdoła go uchwycić a może to poczucie własnej winy, dumy, które pojawiły się nie wiadomo skąd tak ją blokowały, że nie była w stanie wyskoczyć za nim i nie pozwolić mu wyruszyć z podjazdu.

Nim to przezwyciężyła było za późno.

Stała wtedy na tym stopniu co teraz i spoglądała na gasnące w oddali zakrętu drobne czerwone światełko.

Może spojrzał w lusterko szukając w nim jej odbicia, może uronił cichą łzę rozmazana pędem powietrza?

I już nie wrócił, nie wrócił do niej i dla niej...

Mocniejszy powiew wiatru mało nie wyrwał jej z dłoni tak nasiąkniętej nim i jej łzami chusty. Otuliła się szczelniej swetrem, wtuliła nos w chustę chcąc wyłapać ostatnie mikrocząsteczki jego zapachu w swoje receptory węchu, by znów poczuć się kochaną i ubóstwianą. Weszła do korytarza. Spojrzała na drzwi prowadzące do piwniczki.

Kiedyś poprosił ją, żeby przetrzymała mu w niej jego pierwszy motorower, pamiątkę z dzieciństwa. Od kiedy go nie ma, bała się zejść do piwniczki, otworzyć drzwi warsztaciku, który stworzył w jeden wieczór i w którym czasem przesiadywał, gdy ona zajęta była swoimi babskimi zajęciami, koleżankami i które to chwile on w tym małym sanktuarium poświęcał na regenerację sił. Pamięta jak często przesiadywał tam rzeźbiąc w lipowych klockach święte postaci. Jak delikatnie przesuwiał dłutem po kawałku szarego drzewa gładząc jego strukturę i kształtując je tak jak sam chciał. Cierpliwie i z wyczuciem, bez pośpiechu wydobywał z drewna piękno. Teraz czuła jak będąc przy nim te piękno wydobywał i z niej, szepcząc do ucha słowa które nie były zwykłymi komplementami, które wypowiedziane z jego ust miały moc poematów opiewających jej anielskość.

Podziwiała prace jego rąk.

Te mechaniczne i te plastyczne dzieła, które tworzył. Spoglądała na drzwi i zastygła odurzona wspomnieniami.

Bała się je otworzyć, bo gdzieś w głębi serca wierzyła, że on tam siedzi i na nią czeka, bała się bolesnej rozprawy z utraconą nadzieją. Wiedziała, że to tylko jej wyobrażenie, bo przecież go nie ma i nie może tam być.

Ale głupie, płonne strzępy nadziei blokowały jej wolę.

Stała przed drzwiami i z zawieszoną nad klamką ręką nie była w stanie jej nacisnąć.

Drżała niepokojem i nadzieją...

Bała się łez które zalałyby jej policzki powodzią słonej miłości, którą utraciła.

Czuła jak serce wibruje jej w klatce piersiowej.

Zamknęła oczy i przypomniała sobie jak kiedyś pomagał jej przezwyciężyć strach przed wodą, jak powoli i z cierpliwością uczył ją oswoić się ze strachem.

Wtedy mówił, że odważny jest ten kto trzyma swój strach w sobie i potrafi go okiełznać tak by inni nie zauważyli, że się boi i drży, że odważny jest ten kto staje przed widmami strachu i potrafi spojrzeć im w oczy. Wtedy jest zwycięzcą...

Klamka zaskrzypiała naciągana sprężyną i powoli wysunęła z otworu w futrynie skobel zamka. Włączyła światło i spoglądała na dziwny skuteropodobny motorek stojący w centrum niewielkiego pomieszczenia. Dookoła leżały klucze, które on zostawił w tych miejscach przed tym jak się rozstali.

Jak misternie utkana pajęczyna, nić jej nadziei, że on tu jest, zerwała się przez ciężki napór delikatnego powiewu rzeczywistości.

Łzy powoli pokonywały wały przeciwpowodziowe jej powiek, cienką strużką sunąc się między rzęsami, lekko piekąc skórę policzków swoją goryczą.

Tak chciała by on je otarł, by nie były tak bolesne. Żeby stanął w tych drzwiach mówiąc, że już jest, że wszystko będzie dobrze..

Ale go nie ma...

Usiadła na stołku stojącym tuż przy stole. On też tu tak siadał, czasem przychodziła tu przynosząc mu ciepłą herbatę, brał ją na kolano i całował w ucho skubiąc je lekko ustami.

On mnie kochał...

Tak bardzo...

Nie zatrzymałam z własnej pewności i dumy...

Tak niewiele powinienam wtedy zrobić, by nadal tu był...

Spoglądała na stojącego Simsona Schwalbe i wspominała ciepło jego ramion...

Był tu zanim mu to powiedziałam, zanim rozpętałam chaos, który tak wiele nas kosztował.

Siedział tu i o czymś myślał...

W ciszy...

Wsparała głowę na stole wyrzucając z siebie potoki łez....

Nigdy tak nie cierpiała...

Przez zapuchnięte od łez oczy zauważyła małe misternie rzeźbione pudełeczko, rzeźbione jego ręką, dopracowane w każdym szczególe.

Teraz pamięta, że odłożył je tu zanim poprosiła go o rozmowę. Uśmiechnął się i chciał ją wziąć na kolana ale odmówiła.

Wzięła pudełeczko w ręce.

Uchyliła mosiężne zamknięcie, spojrzała do wnętrza gdzie, na alcantrowym obiciu leżał kawałek papieru przełożony przez okrąg złotego pierścionka.

Zabrakło jej odwagi wysunąć kawałek pergaminu, odwinąć go i przeczytać jego niewypowiedziane słowa.

Zabrakło jej sił na rozpacz i łzy...

Wiedziała, o czym myślał...

Czego pragnął...

Wyszła przed dom i znów obłąkańczo spoglądała we wstążkę drogi i coraz bardziej zacieniony zakręt. Gładziła palcami relikwie jego chusty, która nie przedstawiała pachnieć wspomnieniem i bólem sumienia.

Wszechogarniająca cisza tuliła ją zobojętniającą bezradnością.

Szumiący wiatr nie buczał kanonadą wyrzucanych spalin z tłumika...

Jego już nie było...

KOSZULKI MOTOCYKLOWE
www.ForBiker24.pl



FORUM MOTOCYKLISTÓW
www.forum.motocyklistow.pl

PORTAL MIŁOŚNIKÓW
 POJAZDÓW ZABYTKOWYCH



- zdjęcia ze zlotów
- kalendarz imprez
- relacje i opinie

zapraszamy na www.omko.pl



MOTOKRAINA



dziennikimotocyklowe.com

Prawie wszystko o bezpiecznym podróżowaniu motocyklem

**MOTOCYKLIŚCI
 BRZESKO**

REGIONALNY PORTAL MOTOCYKLISTÓW

www.motocyklisci-brzesko.pl



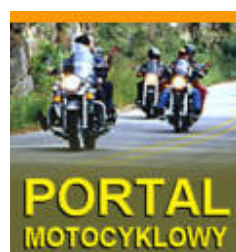
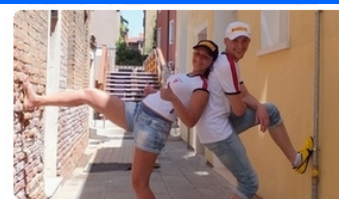
MOTORADIO.com.pl



Nieważne, co masz pod dupą. Ważne, co masz nad nią.



www.advtrip.pl
www.advpoland.pl



PORTAL
 MOTOCYKLOWY

roadking.pl

www.tamarixis.wordpress.com

Strona jest typowo hobbistyczna. Tematyka kręci się wokół motocykli – zasadniczo tych, którymi mam przyjemność podróżować i z wysokości ich siodła podziwiać świat.

OK
OKTANY

ANTROPOLOGIA MASZYN
NIEZALEŻNY MAGAZYN

**MOTOCYKLISCI-
LUBON.PL**



MOTORMANIAK

www.MotorManiak.pl

zdjęcia ze zlotów, relacje z podróży, porady



<http://oscypkowy.blogspot.com/>



motomikolaje.pl



From rebel... to the king



07-08 CZERWCA 2014



www.caferacer.com.pl



**MOTO
TURYSTA**

www.moto-turysta.pl



- Tworzenie stron firmowych
- Wdrażanie systemów CMS
- Tworzenie sklepów internetowych
- Audyt SEO

ZAMÓW TERAZ



Jedyne i niepowtarzalne!

Kultowy motocykl Harley Davidson już Masz,
ale nie masz jego wiernej repliki zamkniętej
w efektownym amerykańskim otoczeniu -
skrzynce.

Wspaniały prezent,
efektowna dekoracja Twojego domu,
biura, garażu czy warsztatu.

Zobacz też inne skrzynki!
(ścigacze, speedway, samochody i jachty) i zamów.



Ogrom detali i ręczne wykonanie!
Na upominek, dla siebie, dla każdego!

www.skrzynki.manifo.com



Motyw w skrzynce może być zależny również od Ciebie, to Ty o tym decydujesz.

„MOTO B” SKŁEP I WARSZTAT MOTOCYKLOWY
POD PATRONATEM VULCANERIA CLUB



POSIADASZ KAWASAKI VN LUB EN ?

PIERWSZY PRZEGLĄD ZROBIMY ZA DARMO !!!

DOSIADASZ INNEJ MARKI?

YAMAHA, HONDA SUZUKI I INNE?

ZAPEWNIMY CI PEWNE ZAPLECZE TECHNICZNE!!!

Wojkowice ul. Skłodowskiej 6

Tel: 507 605 581

Pocztówki wuja Matta z podróży

Bergamo

Zdjęcia: Michał Przybyła



Na razie to tyle...
Dziękujemy Wam za poświęcony
czas.

Redakcja



Kolejny numer już w marcu 2014
Zapraszamy!

Swoimi
DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

www.swoimidrogami.pl

klimaty • ludzie • motocykle • relacje • felietony • opowiadania • podróże • testy • i wiele innych ...